Die öffentlichrechtliche Stellung des Schiffsmannes

nach der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Curt Korn

Referendar in Hamburg.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Approbiert am 24. Juni 1908.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1908.

21

Referent: Univ.-Professor Dr. **Ricker.**

Herrn Amtsrichter Dr. Engel und Frau

in Dankbarkeit zugeeignet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542704_0068

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung: Das Verhältnis der neuen Seemannsordnung von 1902 zur alten Seemannsordnung von 1872 1

Erster Teil.

§ 1. A. Rechtliche Stellung des Schiffsmannes im allgemeinen 4
§ 2. B. Begriff des Schiffsmannes nach der Seemannsordnung 7
C. Voraussetzungen zur Ausübung des Berufs als Schiffsmann . . . 13
§ 3. I. Voraussetzungen, die bei jedem Schiffsmann innerhalb des Reichsgebietes vorliegen müssen 13
a) Ausweis vor einem deutschen Seemannsamt 13
b) Ausfertigung eines Seefahrtsbuches 13
§ 4. II. Voraussetzungen, die außerdem von einem deutschen Schiffsmann verlangt werden 14
a) Erreichung eines bestimmten Alters 15
b) Besitz körperlicher Gesundheit 17
c) Ausweis über die Militärverhältnisse 19

Zweiter Teil.

D. Anwerbung und Entlassung des Schiffsmannes 20
§ 5. I. Die Musterung als „Verlautbarung" des Heuervertrages . . 21
§ 6. II. Mitwirkung des Schiffsmannes bei der Anmusterung 23
a) Pflichten bei und aus der Anmusterung 23
1. Pflicht des persönlichen Erscheinens 23
2. Pflicht zur Vorlage des Seefahrtsbuches 25
3. Pflicht zur wahrheitsgemäßen Aussage gegenüber dem Seemannsamt 26
4. Anzeigepflicht bei „unabwendbarem Hindernis" zum Dienstantritt 27
5. Behufs Erlangung eines neuen Seefahrtsbuches Pflicht zur 29
α) Glaubhaftmachung des Verlustes des alten Seefahrtsbuches 29
β) Vorlage des alten Seefahrtsbuches 29

Seite

b) Sicherungsrechte aus der Anmusterung 29
1. Anspruch auf Eintragung der erfolgten Anmusterung in das Seefahrtsbuch 29
2. Anspruch auf Rückübersendung des Seefahrtsbuches im Falle des § 17 Satz 2 SeemO. 30
§ 7. III. Vor der Abmusterung 30
a) Recht auf Zeugniserteilung nach Beendigung der Dienstzeit 30
b) Verbesserung eines falschen Zeugnisses 32
c) Ersatz eines verweigerten Zeugnisses 33
§ 8. IV. Abmusterung des Schiffsmannes 33

Dritter Teil.

E. Zustand der Unterworfenheit unter die Schiffs- und Disziplinargewalt 35
§ 9. I. Die Schiffsgewalt und ihr Verhältnis zur Disziplinargewalt . 35
§ 10. II. Inhalt der Disziplinargewalt 41
a) Unterordnungspflicht des Schiffsmannes 41
b) Pflicht ehrenhafter Führung 43
c) Pflicht des Schiffsmannes zur Wahrheit im Schiffsdienst 44
d) Verbot der Mitnahme von Gütern und sonstigen Gegenständen ohne Erlaubnis 45
e) Pflicht des Schiffsmannes, im Fall des § 90 SeemO. den Eingriff in seine Sachen zu dulden 49
§ 11. III. Disziplinarstrafen und Disziplinarzwangsmittel 50

Vierter Teil.

F. Aus der öffentlichrechtlichen Stellung des Schiffsmannes ergeben sich als 55
§ 12. I. Weitere Pflichten des Schiffsmannes 55
a) Verbot der Erhebung einer Klage gegen den Kapitän vor einem ausländischen Gericht 55
b) Pflicht zur Teilnahme an der Verklarung 58
c) Pflicht zur Mitwirkung bei der Beurkundung von Rechtsakten 59
d) Pflicht, im Fall des § 43 SeemO. die Herabsetzung in Rang und Heuer zu dulden 60
§ 13. II. Sonstige Rechte des Schiffsmannes öffentlichrechtlicher Natur . 61
a) Recht auf Aushang gewisser Schriftstücke 62
1. Von Gesetzen und gesetzlichen Bestimmungen . . . 62
2. Eines Verzeichnisses der Vorgesetzten 63
b) Recht auf Mitnahme (Abandonverbot) 63
c) Beschwerderechte des Schiffsmannes 66
1. Das formelle Beschwerderecht aus § 58 SeemO. . 66
2. Das allgemeine Beschwerderecht aus § 99 SeemO. . 69
Schluß: Rückblick und Ausblick 70

Literaturverzeichnis.

Bernsten, Die Schiffsgewalt. Göttinger Dissert. 1904.

Beseler, System des gemeinen deutschen Privatrechts. 1. Abt. Berlin 1885.

Beyer, Die Delikte der Schiffsleute nach gemeinem deutschen Recht. Leipziger Dissert. 1904.

Binding, Lehrbuch des gemeinen deutschen Strafrechts (besonderer Teil). 1. Abt. Bd. 2. Leipzig 1904.

Bluntschli, Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten. 3. Aufl. Nördlingen 1878.

Calvo, Le droit international théorique et pratique. 3e éd. Paris 1880.

Courcy, Questions de droit maritime. T. II. Paris 1879.

Dernburg, Lehrbuch des preußischen Privatrechts und der Rechtsnormen des Reichs. 5. Aufl. Bd. 1. Halle 1894.

Eccius, Preußisches Privatrecht. 7. Aufl. Bd. 1. Berlin 1896.

Eichholz, Grundzüge der Rechtsstellung des Kapitäns nach der Seemannsordnung v. 2. 7. 1902. Freiburger Dissert. 1905.

Engelbrecht, Corpus juris nautici oder Sammlung aller Seerechte der bekanntesten handelnden Nationen alter und neuer Zeiten. Bd. 1. Lübeck 1794.

Goldschmidt, System des Handelsrechts im Grundriß. Stuttgart 1891.

Heffter-Geffcken, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. 8. Ausg. Berlin 1888.

Hubrich, Das Züchtigungsrecht in seiner strafrechtlichen Bedeutung (Gerichtssaal Bd. 46). Stuttgart 1892.

v. Kaltenborn, Europäisches Seerecht. Bd. 1. Berlin 1851.

Katz, Die strafrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und das Seehandelsstrafrecht. 2. Aufl. Berlin 1902.

Koch, Das Recht der Forderungen nach gemeinem und nach preußischem Recht. 2. Aufl. Bd. 2. Berlin 1859.

v. Koenig, Handbuch des deutschen Konsularwesens. 3. Aufl. Berlin 1885.

Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht. Bd. 1. Leipzig 1897.

Lewis in Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 4. Leipzig 1884.

v. Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 12. u. 13. Aufl. Berlin 1903.

Loewe, Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen. Berlin 1903.

Loosey, Handel und Schiffahrt der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Wien 1855.

Lyon-Caën et Renault, Traité du droit commercial. T. II. Paris 1885.

Meves, Die strafrechtlichen Bestimmungen. — II. In der Seemannsordnung v. 27. 12. 1872. Erlangen 1876.

Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuche. Bd. 1. Berlin 1897.

Pappenheim, Zu den Entwürfen einer Seemannsordnung und einem Gesetze betr. Abänderungen seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches. (Deutsche Juristenzeitung 1900.)

Pardessus, Collection de lois antérieures au XVIII. siècle. T. III. Paris 1834.

Perels, F., Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts. Berlin 1884. 2. Aufl. 1903.

Perels, L., Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 und ihre Nebengesetze. Berlin 1902.

v. Poschinger, Die wirtschaftlichen Verträge Deutschlands. Bd. 1: Die deutschen Konsularverträge. Berlin 1892.

Ritter, Die öffentlichrechtlichen Pflichten des Schiffers vor Antritt der Reise mit besonderer Berücksichtigung des Hamburgischen Partikularrechts. Greifswalder Dissert. 1894.

Schaps, Das deutsche Seerecht. Berlin 1906.

Schwarze, Kommentar zum Strafgesetzbuche für das Deutsche Reich. Leipzig 1879.

Smits, de albo nautarum, Lugduni Batavorum 1851.

Stenglein, Die strafrechtlichen Nebengesetze des Deutschen Reichs. 3. Aufl. Berlin 1903.

Stobbe, Handbuch des deutschen Privatrechts. Bd. 3. 3. Aufl. Berlin 1898.

Stoerk in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts. Bd. 2. Hamburg 1887.

Stoerk in v. Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts. Ergänzungsband 3. Freiburg i. Breisgau 1897.

Wagner, Beiträge zum Seerecht. Riga 1880.

Wagner, Handbuch des Seerechts. Bd. 1. Leipzig 1884.

Weber, Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geschichtlichen Grundlagen. Tübingen 1907.

Wislicenus, Schutz für unsere Seeleute. Leipzig 1894.

Zorn, Die Konsulargesetzgebung des Deutschen Reichs. 2. Aufl. Berlin 1901.

Zorn, Das Reichsstaatsrecht. Bd. 2. Berlin u. Leipzig 1883.

Gutachten des Kollegiums der Schifferalten in Hamburg v. 17. 9. 1872.

Jahresberichte der Handelskammer zu Hamburg über die Jahre 1894, 1896, 1902, 1903, 1906.

Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen Handelsgesetzbuches (Lutz, Teil 4).

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages von 1872 Bd. 3, 1892/93 Bd. 2, 1900/02 Bd. 1, 3.

Bremer Handelsblatt 1869.
Hansa, Zeitschrift für Seewesen. 1872, 1879, 1903, 1905, 1906.
Juristische Wochenschrift 1896.
Seefahrt, Organ des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine. 1905.
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Bd. 27. Stuttgart 1882.

Entscheidungen der Seeämter und des Oberseeamts. Bd. 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Bd. 32, 38, 41.
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Bd. 6, 13, 18, 25.
Ältere Gerichtszeitung. (Von Dr. Nathan redigiert). 1861.
Hamburgische Handelsgerichtszeitung 1865, 1868, 1878.
Hanseatische Gerichtszeitung 1882, 1893, 1901, 1903.
Seufferts Archiv. Bd. 43.
Goltdammers Archiv. Bd. 3, 26.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen. Bd. 13, 19, 25, 33.
Entscheidung des hanseatischen Oberlandesgerichts in Strafsachen v. 30. 9. 1904.

NB. Auf die Paragraphen der Gesetze wird durch einfache Ziffern mit dem Paragraphzeichen, auf die Paragraphen der Abhandlung wird ebenso, jedoch durch halbfette Ziffern verwiesen.

Einleitung.

Die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft wurden zum ersten Mal reichsrechtlich durch die Seemannsordnung v. 27. 12. 1872 geregelt. Damals war das Motiv einer Kodifikation von Reichs wegen: der partikularrechtlichen Zersplitterung, die mit dem Interesse des Seeverkehrs unverträglich war, ein Ende zu bereiten, und der Zweck: eine Vereinheitlichung der auf diese Materie bezüglichen Rechtsnormen herzustellen, wie sie eben nur durch ein Reichsgesetz gewährleistet werden konnte.

Aber diese erste Seemannsordnung erwies sich nach völliger Veränderung der Verkehrsverhältnisse als den heutigen modernen Anforderungen nicht mehr gewachsen; so mußte vor allen Dingen der Wechsel der Transportmittel in der Seeschiffahrt, der Sieg des Dampfschiffes über das Segelschiff vom Gesetzgeber berücksichtigt werden, der z. B. einen völligen Umschwung in der Schiffsbesatzung, namentlich an Bord der großen Luxusdampfer, zeitigte: an Stelle der früher homogenen, nach Herkunft, Beschäftigung, Lebensweise und Sinnesart einheitlichen Besatzung war durch das Anwachsen des nichtseemännischen Personals eine heterogene, unzusammenhängende Masse getreten, deren Pflichtenkreis um so mehr einer bis ins einzelne gehenden gesetzlichen Regelung bedurfte, als sie im Gegensatz zu der Segelschiffsbesatzung oftmals recht wenig von seemännischem Geist erfüllt ist, da sie vielfach dem Binnenlande entstammt. Namentlich ist aber der Umstand als treibender Faktor anzusehen, daß die Sozialpolitik in völlig neue Bahnen eingelenkt war, derart, daß in allen Zweigen des öffentlichen Lebens die Doktrin siegreich vorgedrungen war, es sei für den Staat eine sittliche Pflicht, die schwächeren Schichten des Volkes

zu schützen und ihnen zu würdigeren Existenzbedingungen zu verhelfen. So sehr sich daher auch die Reichsregierung ihrer Pflicht, zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zugunsten des letzteren zu vermitteln, bewußt war, so klar war ihr aber auch, daß es heutzutage auf recht erhebliche Schwierigkeiten stößt, eine Beseitigung bestehender Mängel dort durchzuführen, wo in einem Gewerbebetriebe nur ein Teil, und zwar der schwächere von einer Änderung Nutzen erwarten konnte. Bei Berücksichtigung dieses letzteren Umstandes kann es daher nicht befremdlich erscheinen, wenn die Regierung mit der Einbringung eines neuen Entwurfes zögerte und sich durch die Partei, die im Reichstage den Arbeiterstand zu vertreten behauptet, überholen ließ. Bereits im Jahre 1892 nämlich wurde von der sozialdemokratischen Fraktion ein vollständig ausgearbeiteter Gesetzentwurf[1]) vorgelegt, der jedoch wegen allzu einseitiger Begünstigung der Arbeitnehmer unerledigt bleiben mußte. Diese Anregung rief aber mannigfache Vorschläge aller interessierten Kreise hervor, so daß jenem utopistischen Gesetzentwurfe in der Beziehung ein gewisses Verdienst zukommt, als er den Stein ins Rollen gebracht hat. Vor allen Dingen unternahm der „Deutsche Nautische Verein" eine genaue Prüfung des gesamten Materials, das er nach Durchsicht der vom Reichskanzler mit der Revision dieses Gesetzes betrauten „Technischen Kommission für Seeschiffahrt" übergab. Es bedarf als selbstverständlich kaum der Erwähnung, daß auch die Partei der Arbeitnehmer mit ihren Wünschen gehört wurde; denn nur auf diese Weise, d. h. unter Ablehnung jeglicher Vermittlung anderer Kreise und durch Einleitung eines unmittelbaren Verkehrs zwischen der Reichsregierung und der arbeitenden Seebevölkerung, bestand die Möglichkeit, ein Gesetz zu schaffen, das den Bedürfnissen des praktischen Lebens in jeder Beziehung gerecht werden konnte. Nach allen diesen vorbereitenden Arbeiten, zu deren Begutachtung nicht nur die Regierungen der Seegliedstaaten des Reiches, die dem Seewesen nahestehenden Behörden, sondern sogar überseeische Konsulate befragt waren, wurde dem Reichstag am 12. 3. 1900 der von einer Sonder-

[1]) Stenogr. Ber. über die Verhandlungen des deutschen Reichstages von 1892/93 Bd. 2 S. 715 ff.

kommission ausgearbeitete Entwurf einer neuen Seemannsordnung vorgelegt. Daß gerade dieser Entwurf im Reichstage auf erheblichen Widerstand stoßen und wenn überhaupt, so doch erst nach langen und erregten Verhandlungen genehmigt werden würde, war vorauszusehen, daß er aber bei der Gesamtabstimmung am 2. 7. 1902 seitens der sozialdemokratischen Reichstagspartei, die als Arbeiterpartei doch wohl am ehesten wegen der ganz erheblichen Erweiterung der Rechte der Seeleute für die Seemannsordnung hätte stimmen müssen, abgelehnt werden würde, war nicht zu erwarten. Schwerlich beabsichtigte sie, durch diese rabulistische Stellungnahme über das Schutzgesetz überhaupt den Stab zu brechen, vielmehr wollte sie in dem Bewußtsein, daß trotzdem die Mehrheit für dieses Gesetz stimmen würde, durch dieses Wahlmanöver gleichwohl Protest erheben, da die Bestimmungen der Seemannsordnung den sozialdemokratischen Erwartungen noch nicht entsprachen.

Nicht stellt die neue Seemannsordnung „eine Sammlung wert- und inhaltloser Paragraphen dar, deren einziger Wert in der Möglichkeit besteht, sie abseiten der Reeder und Vorgesetzten umgehen, seitens der Behörden wie eine Deichsel drehen, ganz nach Willkür auslegen zu können", wie ein sozialdemokratisches „Urteil" [1]) über die neue Seemannsordnung lautet, sondern sie ist ein Arbeiterschutzgesetz von bedeutendem Wert, das zwar vorsichtig an Gegebenes anknüpft, mithin eine fundamentale Neuregelung der Rechtsverhältnisse der Seeleute nicht geben wollte, gleichwohl aber diese Materie unter weitgehendster Berücksichtigung der im Laufe eines Menschenalters gewonnenen Erfahrungen kodifiziert hat.

Bei dem lebhaften Widerstreit der Ansichten über den Wert oder Unwert der in der neuen Seemannsordnung vorgenommenen Neuregelung der Stellung des Schiffsmannes dürfte es nicht ohne Interesse sein, diese Neuregelung einmal im Zusammenhang zu erörtern. Bei der Weitschichtigkeit des Materials soll indes davon abgesehen werden, auch die privatrechtliche Stellung zu berühren. Die nachfolgenden Ausführungen werden sich daher lediglich mit den öffentlichrechtlichen Befugnissen und Pflichten des Schiffsmannes beschäftigen.

[1]) Hansa, Zeitschr. für Seewesen 1905 S. 413, wo das „Urteil" teilweise im Wortlaut abgedruckt ist.

Erster Teil.

A.

§ 1.

Es war vorauszusehen, daß die widerstandsfähigen und kapitalkräftigen Gruppen der Arbeitgeber jede eingreifende Verschiebung des bestehenden Rechts zugunsten der Schiffsmannschaft als Gefährdung der inländischen Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem ausländischen Wettbewerb ansehen und als unberechtigten Eingriff in ihre Befugnis, ihre Betriebe nach eignem Ermessen zu leiten, bekämpfen würden.[1]) Diesem Widerstande gegenüber galt es für die Reichsgewalt, die seemännische Arbeitnehmerschaft „gegen die vielfachen Gefahren, denen sie in ihrem Gewerbe ausgesetzt ist, mit Hilfe der Wissenschaft und der Technik so gut zu schützen, wie es nach menschlichem Ermessen überhaupt möglich ist".[2]) Aus diesem sozialethischen Motiv heraus sind die überaus zahlreichen Schutzvorschriften zugunsten der Seeleute zu erklären, von denen an dieser Stelle nur einige von besonders großer Tragweite erwähnt sein mögen; so die einzig dastehende, trotz des heftigsten Widerstandes seitens der Reeder zum Gesetz erhobene grundsätzliche Beseitigung der Vertragsfreiheit, soweit es sich dabei um Bestimmungen handelt, welche die Vorschriften des Gesetzes abändern würden (§ 1 Abs. 2 SeemO.), die nach langen Kämpfen abgerungenen Beschwerderechte der Schiffsmannschaft in den §§ 58, 99 SeemO., ferner der aus hygienischen, also auch wieder aus

---

[1]) z. B. die Jahresberichte der Handelskammer zu Hamburg über die Jahre 1894 S. 37, 1896 S. 42, wo seitens der Reeder von einer Revision der SeemO. eindringlich abgeraten wird.

[2]) Wislicenus, Schutz für unsere Seeleute 1894 S. 17.

sozialpolitischen Rücksichten dem Schiffsmann gesetzlich gewährleistete Anspruch auf gesundes Logis, auf Krankenunterstützung u. a. m. So hat sich demnach der Staat sowohl in rechtlicher als auch in wirtschaftlicher Beziehung des Seemanns in hervorragender Weise angenommen. Als Gegenleistung verlangt er aber vom Schiffsmann seinen dienstlich Vorgesetzten gegenüber in jeder Hinsicht unbedingten Gehorsam, auf dem allein die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung beruhen kann. Der Gesetzgeber statuiert daher in der SeemO. (§§ 84 ff.) zur Brechung des Ungehorsams oder der Widersetzlichkeit eine Disziplinargewalt des Kapitäns und — in gewissem Umfange — der Schiffsoffiziere, die keinem anderen Arbeitgeber oder Vertreter des Arbeitgebers zugestanden ist und einer „militärischen Zwangsgewalt“ [1]) nahezu gleichkommt. Dies hat seinen guten Grund. Zwar bleibt das seegehende Schiff dem Willen des Heimatstaates unterworfen, dessen „Hoheitszeichen es als Symbol des öffentlichrechtlichen Subjektionsverhältnisses“ [2]) trägt, indem der Staat gebietend und verbietend das Schiff auf das Meer begleitet (StPO. § 10), aber infolge der natürlichen Bestimmung des Seeschiffes, sich von seinem Heimatstaate und damit von den heimischen Gerichten zu entfernen, ja unter Umständen dauernd außerhalb des Bereiches der deutschen Gerichte als Transportmittel verwendet zu werden — man denke nur an die amerikanische und ostasiatische Küstenfahrt unter deutscher Flagge — kurzum, infolge der „Loslösung vom heimatlichen Territorium“ [3]) ist juristisch nur ein Pertinenzverhältnis[4]) des Seeschiffes zum Heimatstaate zu konstruieren. Die Folge dieses loseren Rechts-

---

[1]) Stenogr. Ber. von 1872 Bd. 3 S. 304.

[2]) Stoerk im Komm. von Stengels Wörterb. des deutschen Verwaltungsrechts 1897 Ergänzungsbd. 3 S. 201.

[3]) Stenogr. Ber. von 1900/02 Bd. 1 S. 33.

[4]) Bluntschli, Modernes Völkerrecht der zivilisierten Staaten 1878 S. 190, 200 §§ 317, 339; Heffter-Geffcken, Europäisches Völkerrecht der Gegenwart 1888 S. 174 § 78; Wagner, Handb. d. Seerechts 1884 S. 312; Entsch. d. preuß. OTr. v. 12. 9. 1895 (Goltdammers Arch. f. preuß. Strafrecht Bd. 3 S. 658 ff.; Entsch. d. ROHG. v. 26. 4. 1872 Bd. 6 S. 82; Calvo, le droit international théorique et pratique 1880 Bd. 2 § 1109 p. 265 (portion flottante du territoire).

bandes zwischen Staat und Seeschiff ist, daß der Gesetzgeber genötigt war, der Schiffsleitung zur Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord außerordentlich weitgehende Machtbefugnisse zu übertragen; denn auf See ist des Vorgesetzten einzige Stütze, abgesehen von dem Einfluß seiner eigenen Persönlichkeit, die Autorität, die das Gesetz ihm verleiht.

Aus zwei Gesichtspunkten heraus läßt sich demnach hier ganz allgemein die rechtliche Stellung der Schiffsmannschaft nach der Seemannsordnung charakterisieren: einerseits weitgehendster Schutz gegen Schädigung und Ausbeutung, andererseits aber auch als Gegenstück unbedingte Unterwerfungspflicht unter die Vollgewalt, die Schiffs- und Disziplinargewalt des Kapitäns, der in dieser Eigenschaft der Schiffsmannschaft gegenüber als Staatsfunktionär anzusehen ist.[1]) Nicht um eine „Paschawirtschaft"[2]) an Bord zu schaffen, wie von radikaler Seite behauptet wird, muß der Wille der Vorgesetzten oberstes Gesetz sein, sondern weil es in erster Linie notwendig ist, bei einem derartig selbständigen und von allen unmittelbaren Beziehungen zu den staatlichen Organen des Heimatlandes losgelösten Organismus, wie das auf See schwimmende Schiff ihn bildet, die schließliche Entscheidung einer einheitlichen Leitung anzuvertrauen, und weil ferner durch das Untergraben der Disziplin an Bord zugleich auch das Ansehen des Staates selbst in gleicher Weise geschädigt würde, wie wenn im binnen-

[1]) v. Kaltenborn, Europäisches Seerecht 1851 Bd. 1 S. 178; Zorn, Reichsstaatsrecht 1883 Bd. 2 S. 856ff.; a. A. Wagner a. a. O. S. 317 Anm. 1, der sich aber bei einem Angriff gegen Zorn auf S. 346 in einen Selbstwiderspruch verwickelt, indem er sich an dieser Stelle äußert: „Die Schiffsgewalt gewährt ihrem Inhaber ein Herrschaftsrecht, welches ähnlich wie die Staatsgewalt" usw.; Entsch. d. Handelsgerichts zu Hamburg v. 16. 10. 1876 (Hamburg. Handelsgerichtszeitung 1878 S. 201): „Der Schiffer ist im allgemeinen durchaus nicht Vertreter des öffentlichen Interesses und der vollziehenden Strafautorität den Seeleuten gegenüber —, sondern neben seiner ihm zustehenden gebietenden Stellung derjenige, welcher einen Kontrakt mit den Seeleuten geschlossen und auch seinerseits zu erfüllen hat". Natürlich ist der Kapitän nicht ausschließlich Staatsorgan — soweit er als Vertreter des Reeders handelt, ist er Privatperson —, aber als Inhaber dieser Vollgewalt, der Schiffs- und Disziplinargewalt, ist der Schiffsführer Staatsfunktionär.

[2]) Hansa 1905 S. 414, wo diese radikale Beurteilung der Disziplinarvorschriften der SeemO. verurteilt wird.

ländischen Verkehr die staatlichen Gerichte nicht in der Lage wären, rechtliche Sicherheit und Berücksichtigung berechtigter Ansprüche zu gewährleisten. So wird die Aufrechterhaltung der Ordnung auf einem Seeschiff für den Heimatstaat zur rechtlichen Notwendigkeit.

B.

§ 1.

Nach dieser allgemeinen Charakterisierung der rechtlichen Stellung des Schiffmannes ist jetzt zu erörtern, welche Personen der Begriff „Schiffsmannschaft" umfaßt. Dabei fragt sich zunächst, ob er gleichbedeutend mit dem der „Schiffsbesatzung" ist. Diese Frage ist zu verneinen.

Die Seemannsordnung definiert den Begriff „Schiffsbesatzung" nicht. Ein dahingehender Wunsch aus Schiffahrtskreisen ist unberücksichtigt geblieben, und zwar deshalb, weil dieser Begriff, insbesondere allerdings nach der zivilrechtlichen, hier nicht zu erörternden Judikatur hinsichtlich der Reederhaftung,[1]) auch Personen umfaßt, die den Bestimmungen der Seemannsordnung nicht unterliegen sollen. Wohl aber findet sich im § 481 HGB. der Begriff „Schiffsbesatzung" dahin definiert, daß zu ihr gerechnet werden sollen „der Schiffer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen". Es ist also der Begriff „Schiffsbesatzung" bedeutend weiter, indem er nicht nur die Schiffsmannschaft umfaßt, sondern auch sonstige Personen, die außerhalb unserer Betrachtung liegen.

Um auf den Begriff „Schiffsmannschaft" zurückzukommen, so normiert die Seemannsordnung, der eine Dreiteilung der gesamten Schiffsbesatzung eigentümlich ist, ohne, wie bereits gesagt, diese selbst zu definieren, im § 2 neben den Begriffen „Kapitän" und „Schiffsoffizier" den des Schiffsmanns dahin, daß „Schiffsmann jede sonstige" — d. h. nicht als Kapitän oder Schiffsoffizier

[1]) Stenogr. Ber. von 1900/02 Bd. 1 S. 32; Pappenheim, Zu den Entwürfen einer SeemO. und eines Gesetzes betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des HGB., z. B. hinsichtlich der Haftung des Reeders für ein Verschulden des Privatlotsen (DJZ. 1900 S. 195 f.).

an Bord befindliche — „zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt für Rechnung des Reeders angestellte Person ist, ohne Unterschied, ob die Anmusterung erfolgt ist oder nicht".

Der Führer des Seeschiffes, der Kapitän, der diesen internationalen, mit einer gewissen Autorität verbundenen Namen trotz des Handelsgesetzbuchs, der Strandungsordnung u. a. m. und überhaupt der Juristensprache behalten wird, nahm bereits nach der alten Seemannsordnung eine besondere Rechtsstellung ein; nicht so die Schiffsoffiziere, d. h. die zur Unterstützung des Kapitäns angestellten Personen der Schiffsbesatzung, die zur Führung ihres Dienstes eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen. Diese fielen vielmehr nach der alten Seemannsordnung mit unter den Begriff der Schiffsmannschaft, so daß sie in ihrer rechtlichen Stellung ihren Untergebenen gleichgestellt waren. Diese Gleichheit vor dem Gesetz entsprach jedoch mit Rücksicht auf die dienstliche und soziale Stellung der Schiffsoffiziere keineswegs mehr den heutigen Anschauungen; infolgedessen wurden sie vom Gesetzgeber aus der Schiffsmannschaft herausgehoben und bilden heute eine selbständige, sich zwischen Kapitän und Schiffsmannschaft einschiebende Gruppe, so daß die für die Schiffsmannschaft oder den Schiffsmann geltenden Vorschriften auf die Schiffsoffiziere nach § 3 Abs. 2 nur dann Anwendung finden, wenn nicht ein anderes festgesetzt ist, was aber recht häufig in der Seemannsordnung geschehen ist.[1]) Gerechtfertigt ist die vom Gesetzgeber vorgenommene Heraushebung vollkommen, wenn man berücksichtigt, daß vom Schiffsoffizier in gleicher Weise wie vom Kapitän ein staatlicher Befähigungsnachweis verlangt wird, daß in betreff gesellschaftlicher Bildung — man denke namentlich an die großen Passagierdampfer — erhöhte Anforderungen an den Schiffsoffizier gestellt werden, und daß es endlich ein schwerer gesetzgeberischer Fehler gewesen wäre, wenn man die den Schiffsleuten dienstlich Vorgesetzten bei den heutigen sozialen Verhältnissen fernerhin rechtlich hätte gleich behandeln wollen. Der Kapitän und die Schiffsoffiziere scheiden somit aus unserer Betrachtung aus.

---

[1]) Perels, L., SeemO. v. 2. 6. 1902 und ihre Nebengesetze 1902 S. 4 Anm. 2, 3 zu § 2.

Ferner aber auch der Privatlotse infolge der positiven Bestimmung des § 2 Abs. 3 SeemO., wonach derselbe nicht als Schiffsmann gilt. Wäre dies nicht ausdrücklich im Gesetz enthalten, so könnte es bisweilen zweifelhaft sein, ob nicht der Privatlotse unter Umständen zur Schiffsmannschaft zu rechnen wäre. Daß der Privatlotse[1]) schon wegen seiner nur vorübergehenden Zwecken gewidmeten Dienste nicht als auf dem Schiffe angestellt zu betrachten ist, kann nicht in allen Fällen unbedingt entscheidend sein.[2]) Namentlich bei den sogen. Kontorlotsen, d. h. ständig im Dienst einer Reederei beschäftigten und ausschließlich von derselben honorierten Lotsen, dürften alle Voraussetzungen des Schiffsmannes gegeben sein, die nach § 2 Abs. 3 zum Begriff des Schiffsmannes gehören. Ein solcher Kontorlotse, für Rechnung des Reeders tätig, ist zweifellos zum Dienst auf dem Schiffe während der Fahrt angestellt, mithin ist er Schiffsmann, und nur aus zivilrechtlichen Erwägungen, wegen der Haftung des Reeders für ein etwaiges Verschulden des Lotsen, hat das Gesetz die Fiktion aufgestellt, daß ein Lotse nie als Schiffsmann gelten soll.

Ferner gehören nicht zur Schiffsmannschaft, da in diesen Fällen überhaupt die dauernde und organische Verknüpfung mit dem Schiffsdienst fehlt, Reisende und Privatbedienstete eingeschiffter Personen, die für der Passagiere Rechnung Dienste leisten.

Endlich gehören aus dem Grunde, weil ihre Tätigkeit auf die Zeit, in der das fragliche Schiff im Hafen liegt, beschränkt ist, nicht zur Schiffsmannschaft: Dockarbeiter, Anstreicher, Schauerleute und Stauer, die das Reinigen des Schiffes oder das Laden und Löschen der Schiffsladung besorgen, selbst wenn sie in einem festen Dienstverhältnis zu einer einzelnen Reederei stehen.[3])

Als Schiffsmannschaft kommen danach nur folgende Personen in Frage: Schiffsjungen, Leichtmatrosen, Vollmatrosen, Halbmänner, Jungmänner, Bestleute, Bootsleute, Quartermeister, Maschinistenassistenten, Zahlmeistergehilfen, Arztegehilfen, Trimmer, Kohlenzieher, Barbiere, Heizer, Köche, Stewards (auch die Oberheizer,

[1]) Der sogen. Zwangslotse kann wegen seiner Beamtenqualität natürlich niemals als Schiffsmann in Betracht kommen.

[2]) A. A. Pappenheim a. a. O. S. 195.

[3]) Entsch. d. RG. in Straff. v. 28. 6. 1894 Bd. 25 S. 439 f.

Oberköche und Oberstewards der großen Passagierdampfer), Musiker, selbst wenn ausdrücklich bei Abschluß des Heuervertrages bedungen ist, daß eine Heranziehung zu Steward- oder Schiffsdiensten nicht stattfinden soll, der Schiffsleitung aber von diesem Vorbehalt infolge der wegen der unmittelbaren Abfahrt des Schiffes unterbliebenen Anmusterung nichts bekannt ist,[1]) endlich Segelmacher und Schiffszimmerleute.

Unerheblich zur Ausübung des Berufes als „Schiffsmann" ist das Geschlecht; denn im § 2 Abs. 3 SeemO. wird ausdrücklich bestimmt, daß auch die weiblichen Angestellten, z. B. Stewardessen, Wäscherinnen, Abwaschmädchen, die Rechte und Pflichten eines Schiffsmannes haben.

Zum Schluß ist noch die Frage zu erörtern, ob die Schiffsmannschaft sämtlicher Seeschiffe den Bestimmungen der Seemannsordnung unterworfen ist.

Diese Frage ist bestritten: Da § 1 der neuen SeemO. bestimmt, daß die Vorschriften derselben Anwendung finden sollen „auf alle Kauffahrteischiffe, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen", könnte es nach diesem Wortlaut zweifellos erscheinen, daß die Seemannsordnung nur auf Kauffahrteischiffe Anwendung finden soll; das würde bedeuten: nur auf solche Fahrzeuge, welche zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind, und demnach nicht auf Seefahrzeuge, welche wie z. B. Lustjachten oder Schulschiffe andren Zwecken dienen. Aber das Gesetz verweist — und zwar nicht nur in den Motiven, sondern im Gesetzestext selbst (in § 1 Abs. 1) — auf das sogen. Flaggengesetz v. 22. 6. 1899 (RGBl. S. 319) und die dazugehörige Novelle v. 29. 5. 1901 (RGBl. S. 184). Unter Berücksichtigung dieser beiden Gesetze ist daher festzustellen, auf welche Seeschiffe die Seemannsordnung anzuwenden ist. § 1 des Flaggengesetzes in der Fassung von 1899 bestimmte zwar, daß die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe mit Einschluß der Lotsen-, Hochsee-, Fischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge als Nationalflagge ausschließlich die Reichsflagge zu führen haben, wobei die zum Erwerb durch die Seefahrt be-

---

[1]) Entsch. d. Hans. OLG. v. 18. 6. 1903 (Hans. GZ. 1903 Hbl. Nr. 93. S. 213 ff.).

stimmten Schiffe als Kauffahrteischiffe im Text des Gesetzes zusammengefaßt worden sind, und § 26 sagte, daß die Vorschriften dieses Gesetzes auch Anwendung finden sollen auf seegehende Lustjachten und solche Seefahrzeuge, welche für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörigen im Inland erbaut sind, vorausgesetzt, daß sie vom Recht zur Führung der Reichsflagge Gebrauch machten. Aus der Novelle von 1901 aber, die sich ganz offensichtlich auf Kauffahrteischiffe nicht bezieht, und aus der Erwähnung dieser Novelle im Text des § 1 SeemO. ergibt sich, daß unter „Kauffahrteischiff" im Sinne des § 1 SeemO. nicht Kauffahrteischiffe im technischen Sinne zu verstehen sind, sondern alle Seeschiffe, welche nach dem Flaggengesetz und der Novelle als Kauffahrteischiffe behandelt werden, das sind also außer den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Seeschiffen auch die Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge einerseits, als auch die seegehenden Lustjachten und Schulschiffe und die zu wissenschaftlichen Expeditionen bestimmten Schiffe andererseits.

Dieses Ergebnis erfährt jedoch in doppelter Richtung Einschränkungen, nämlich durch die §§ 133, 135 SeemO. Auf Grund des § 134 sind durch die Bundesratsbekanntmachung v. 16. 6. 1903 [1]) (RGBl. S. 252) Küstenfahrzeuge, Lustjachten (§ 1 Abs. 1) und Hochseefischereifahrzeuge (§ 1 Abs. 2) von weniger als 300 cbm Bruttoraumgehalt von bestimmten in § 134 näher aufgeführten Vorschriften dieses Gesetzes befreit; außerdem bestimmt § 135 SeemO. selbst, daß auf Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge und Hochseefischereifahrzeuge gewisse näher bezeichnete Paragraphen der Seemannsordnung keine Anwendung finden sollen.

Trotz dieser geringfügigen Einschränkungen hat also der Begriff „Kauffahrteischiff" eine erweiterte Auslegung erfahren. Gegen eine derartige Auslegung wird angeführt, daß es nicht nötig gewesen wäre, in § 1 Abs. 3 SeemO. ausdrücklich zu bestimmen, daß Binnenschiffe durch besondere Verordnung den Vorschriften der Seemannsordnung unterworfen werden können, wenn die

---

[1]) Bekanntm. betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der SeemO. auf kleinere Fahrzeuge v. 16. 6. 1903 (RGBl. S. 252).

SeemO. schon nach § 1 Abs. 1 auf alle Privatfahrzeuge, welche das Recht der Führung der Reichsflagge ausübten, anzuwenden wäre.[1]) Hierauf ist zu sagen, daß unter „allen Privatfahrzeugen" nur die zum Erwerb durch Seefahrt bestimmten Kauffahrteischiffe zu verstehen sind und die ihnen gleichgestellten Kategorien von Fahrzeugen, die aber unter allen Umständen Verwendung auf See finden müssen, um den Vorschriften der Seemannsordnung zu unterliegen. Diesem Gesetz sollten also nur Seeschiffe unterworfen sein. Da aber wegen der natürlichen Größe mancher ausländischen Flußläufe der Betrieb der Binnenschiffahrt dem der Seefahrt überaus ähnlich wird, für Binnenschiffe aber an sich das Reichsgesetz v. 15. 6. 1895 (RGBl. S. 301) gilt, bedurfte es der ausdrücklichen Aufnahme einer derartigen Bestimmung, daß selbst Binnenschiffe, wenn auch unter staatsrechtlichen Erschwerungen, den Bestimmungen der Seemannsordnung unterworfen werden können, vorausgesetzt, daß sie von dem Recht, die Reichsflagge zu führen, Gebrauch machen.

Das Ergebnis ist also, daß nur die Schiffsmannschaft der Binnenschiffe, die auf Strömen und Binnengewässern des Inlands verkehren, ohne Rücksicht darauf, ob sie dem Erwerb dienen oder nicht, die Mannschaft derjenigen Fahrzeuge, die nach obiger Bundesratsbekanntmachung oder nach § 135 SeemO. von manchen Vorschriften dieses Gesetzes befreit sind, aber nur innerhalb des Rahmens, den diese Bekanntmachung oder § 135 SeemO. sich selbst setzen, und naturgemäß die Schiffsmannschaft der Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes, insbesondere der Kaiserlichen Marine, der Feuerschiffe,[2]) Fahrzeuge der staatlichen Baurefforts und der Fischereiaufsicht, der Vermessungsfahrzeuge, Zollkreuzer,[3]) nicht den Bestimmungen der Seemannsordnung unterstellt werden können.

---

[1]) z. B. Loewe, SeemO. v. 2. 6. 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen 1903 S. 7 f. Anm. 1a zu § 1.

[2]) Entsch. d. RG. in Zivils. v. 9. 12. 1896 Bd. 38 S. 86.

[3]) Entsch. d. RG. in Zivils. v. 19. 12. 1893 Bd. 32 S. 146.

C.

Die Ausübung des Berufes als Schiffsmann wird von der Seemannsordnung an verschiedene Voraussetzungen geknüpft. Es sind dies Vorschriften, die teils im Interesse des Schiffsmannes, teils im öffentlichen Interesse erlassen sind. Für den deutschen Schiffsmann hat das Gesetz außerdem noch einige weitere Voraussetzungen zur Bedingung des Eintritts in den Schiffsdienst gemacht.

§ 3.

Zunächst setzt die Seemannsordnung innerhalb des Reichsgebietes, ohne Rücksicht darauf, ob die betreffende Person Inländer oder Ausländer ist, im § 7 Abs. 1 zur Bedingung der Ausübung des seemännischen Berufes:

a) einen Ausweis über Namen, Geburtsort und Alter vor einem deutschen Seemannsamt, einerlei ob es das des Orts der Anheuerung ist oder nicht, sowie

b) die Ausfertigung eines Seefahrtsbuches (auch Musterbuch genannt) von seiten dieser Behörde, das dem Schiffsmann also vor der ersten Verheuerung ausgestellt wird, zu seiner Legitimation bestimmt ist und als Grundlage für die folgenden Musterungsverhandlungen dient (§§ 13, 19, 16 SeemO.). Mit der Ausfertigung dieses für den Schiffsmann so wichtigen Dokumentes ist ihm seitens des Seemannsamtes nach § 7 Abs. 3 zugleich ein Abdruck der Seemannsordnung, des Gesetzes betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute, des Gesetzes betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute und einer amtlichen Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung auszuhändigen, wodurch die Bekanntschaft des Schiffsmannes mit den für ihn maßgebenden Bestimmungen gesichert werden soll.

Diese als Schutzvorschrift zugunsten der Seeleute gedachte Bestimmung wird leider dadurch illusorisch gemacht, daß die betreffenden Gesetzestexte vom Reichsamt des Innern in das

Seefahrtsbuch hineingeheftet werden. Da letzteres aber während der Dauer des Dienstverhältnisses vom Kapitän in Verwahrung zu nehmen ist (§ 16 Abs. 2 SeemO.), wird der Seemann trotz des § 133 SeemO., nach dem je ein Abdruck der fraglichen Gesetze im Mannschaftslogis zur jederzeitigen Einsicht auszuliegen hat, geschädigt; denn nur, wenn jeder einzelne in die betreffenden Texte Einsicht nehmen kann, wird er sich, ohne befürchten zu müssen, von einem Kollegen beeinflußt zu werden, objektiv über seine rechtliche Lage orientieren können. Steht der ganzen Schiffsmannschaft aber nur ein einziger Abdruck zur Verfügung — wie jetzt in der Praxis —, so können einige Schiffsleute leicht die Gesetzesinterpreten spielen und die Objektivität des Urteils der übrigen mitfahrenden Seeleute trüben. Es ist daher eine Trennung des Seefahrtsbuches von den Gesetzestexten zu befürworten.

Geht einem Seemann ein solches Seefahrtsbuch vor der Anheuerung oder Anmusterung verloren, so hat er nach § 9 SeemO. den Verlust dem Seemannsamt gegenüber glaubhaft zu machen. Die Behörde befindet hierüber nach freiem, d. h. pflichtmäßigem Ermessen ohne Berücksichtigung der Schuldfrage. Gelangt das Seemannsamt zu der Überzeugung, daß das alte Seefahrtsbuch verloren gegangen ist, so wird dem Schiffsmann gegen Erstattung eines geringen Preises[1]) ein neues Exemplar gegeben.

Der häufigere Fall, an den auch nur im § 9 Abs. 2 SeemO. gedacht ist, wird naturgemäß der sein, daß der Verlust nach der Anmusterung erfolgt. Da aber hier zwischen dem Verlust des Seefahrtsbuches und der Anzeige beim Seemannsamt der Akt der Anmusterung liegt, wird auf diesen Fall im **§ 65** *a* zurückzukommen sein.

§ 4.

Diese beiden Erfordernisse, ein Ausweis über Namen, Geburtsort und Alter sowie die Ausfertigung eines Seefahrtsbuches,

---

[1]) Der Preis beläuft sich nach der auf Grund des § 11 Satz 1 SeemO. ergangenen Bekanntm. betr. die Einrichtung des Seefahrtsbuches und der Musterrolle v. 20. 3. 1903 (Zentralbl. f. d. Deutsche Reich 1903 S. 120) auf 0,35 Mk. für das Exemplar.

werden von jedem Seemann innerhalb des Reichsgebietes verlangt. Bei dem deutschen Schiffsmann müssen außerdem aber noch weitere Voraussetzungen gegeben sein.

a) Als wichtigste Schutzvorschrift im Interesse des Schiffsmannes selbst ist zunächst die vom Gesetz (§ 7, 2) verlangte Vollendung des 14. Lebensjahres zur Ausübung des seemännischen Berufes anzusehen. Vor Erreichung dieser Altersstufe kann sich daher kein Deutscher wirksam zur Leistung von Schiffsdiensten verpflichten. Die Vollendung einer noch höheren Altersgrenze wird nach der Bundesratsbekanntmachung v. 1. 7. 1905 [1]) (RGBl. S. 561), die in Ausführung der dieser Behörde im § 7 Abs. 4 SeemO. auferlegten Verpflichtung ergangen ist, regelmäßig von den Personen verlangt, die Heizer- und Kohlenzieherdienste leisten wollen. Nach § 5 Abs. 3 dieser Bekanntmachung dürfen nämlich Personen, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, nur ausnahmsweise und nur mit Zustimmung des untersuchenden Arztes zu derartigen Diensten angemustert werden. Diese Sonderbestimmung für die sogen. Feuerleute rechtfertigt sich aus der Eigenart des Maschinendienstes, der eine zähe und gesunde Konstitution voraussetzt, für deren Vorhandensein ein Alter von 18 Jahren immerhin mehr bürgt als ein solches von 14 Jahren.

Wie ist es aber um eine Person bestellt, die beabsichtigt, zwischen diesen untersten Altersstufen und der Volljährigkeit, die doch erst vollständige rechtliche Selbständigkeit schafft, z. B. als Schiffsjunge, Leichtmatrose usw. Schiffsdienste zu tun?

Die alte Seemannsordnung mußte hierüber Bestimmungen wegen der Verschiedenartigkeit der Partikularrechte enthalten. Es wäre mit den Interessen des Seeverkehrs unverträglich gewesen, wenn jene von den Seemannsämtern zu kontrollierende Befugnis je nach dem Hafen der Anheuerung oder Anmusterung verschieden hätte beurteilt werden müssen.

Es fragt sich jedoch, warum auch die neue Seemannsordnung, trotzdem diese Materie im BGB. (§§ 106 ff., 1626 ff.) eine einheitliche reichsgesetzliche Regelung erfahren hat, Bestimmungen, und

---

[1]) Bekanntm. betr. die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste v. 1. 7. 1905 (RGBl. S. 561).

zwar abweichender Art über diesen rechtlichen Zustand beschränkter Geschäftsfähigkeit enthält.

Daß zunächst rein äußerlich Vorschriften über die rechtliche Stellung des minderjährigen Schiffmannes, wenn auch vielleicht gleichlautend mit den obigen Paragraphen des Bürgerlichen Gesetzbuches, in die Seemannsordnung aufgenommen werden mußten, ist verständlich, wenn man berücksichtigt, daß die der Seemannsordnung unterworfenen Personen in der Lage sein müssen, sich aus diesem ihnen stets zugänglichen Spezialgesetz über die maßgebenden Vorschriften jederzeit zu unterrichten. Dieser Umstand würde nur die Aufnahme derartiger Bestimmungen an sich rechtfertigen; daß sie aber auch mehrfach von den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches abweichen, ist mit Rücksicht auf die Eigenart des Schiffsdienstes zu verstehen.

Die bedeutendste Abweichung vom Bürgerlichen Gesetzbuch in dieser Hinsicht ist, daß sich nach § 7 Abs. 2 SeemO. ein Minderjähriger darüber auszuweisen hat, ob er von seinem gesetzlichen Vertreter zur Übernahme von Schiffsdiensten ermächtigt worden ist, so daß also die generelle Ermächtigung des gesetzlichen Vertreters zum Eintritt in ein Dienst- oder Arbeitsverhältnis, wie sie § 113 BGB. kennt, nicht genügt. Erst durch diese Spezialermächtigung wird der minderjährige Seemann der rechtlichen Vorteile der erweiterten Geschäftsfähigkeit teilhaftig. Hat sich aber der gesetzliche Vertreter einmal einverstanden erklärt, so ist dann weder eine Erteilung für eine bestimmte Reise noch für eine bestimmte Zeit erforderlich, vielmehr wirkt dann die für den einzelnen Fall erteilte Ermächtigung des gesetzlichen Vertreters im Zweifel generell (§ 8 Abs. 1 SeemO.), so daß ein solcher minderjähriger Schiffsmann für alle Rechtsgeschäfte unbeschränkt geschäftsfähig ist, welche die Eingehung oder Aufhebung von Heuerverträgen oder die Erfüllung der sich aus einem solchen Vertrag ergebenden Verpflichtungen, insbesondere die Empfangnahme, Stundung und gerichtliche Geltendmachung der Heuerforderung betreffen (§ 8 Abs. 2 SeemO.). Es ist daher ratsam, etwa beabsichtigte Einschränkungen der Ermächtigung gleich bei Erteilung derselben zum Ausdruck zu bringen; andererseits besteht ja immerhin noch die rechtliche Möglichkeit, eine spätere Einschränkung oder Zurück-

nahme vorzunehmen; denn die Ermächtigung kann nach § 113 Abs. 2 BGB. vom Vertreter willkürlich eingeschränkt, ja zurückgenommen werden. Fehlt die Ermächtigung, so kann sie für den Fall, daß die gesetzliche Vertretung einem Beistande, Vormunde oder Pfleger obliegt, durch das Vormundschaftsgericht ersetzt werden (§§ 113 Abs. 3, 1690, 1915 BGB.), nicht jedoch, wenn der Vater oder die Mutter gesetzliche Vertreter des Minderjährigen sind. Wann das Vormundschaftsgericht die Ermächtigung zum Schiffsdienst korrektorisch ersetzen wird, ist Tatfrage. Maßgebend wird für den Beschluß dieses Gerichts sein, ob die Ermächtigung im Interesse des Minderjährigen liegt. Niemals bedarf es aber nach § 7 Abs. 2 SeemO. einer Genehmigung des Vormundschaftsgerichts, so daß sie auch abweichend von der im übrigen maßgeblichen Vorschrift des § 1822 Ziff. 7 BGB. dann entbehrlich ist, wenn ein unter Vormundschaft stehender Minderjähriger zu Schiffsdiensten für längere Zeit als ein Jahr verpflichtet werden soll. Diese Bestimmung erklärt sich aus zwei Gründen: einmal würde sie schon deswegen dem Interesse des Schiffsverkehrs zuwiderlaufen, weil sich bei Antritt der Reise nicht stets mit Sicherheit feststellen läßt, wie lange dieselbe voraussichtlich dauern wird. Es können gerade bei der Seeschiffahrt Umstände eintreten, die völlig außerhalb menschlicher Berechnung liegen. Außerdem ist noch als fernerer Grund für die Aufnahme dieser Sonderbestimmung in die Seemannsordnung anzuführen, daß das Nachsuchen der Genehmigung des Vormundschaftsgerichts mit Zeitverlust verbunden ist, einer Anheuerung des Schiffmanns also im Wege stehen könnte.

b) Als weiteres Erfordernis für die Ausübung des Berufes als Schiffsmann muß vornehmlich wiederum im Interesse der Schiffsleute selbst, aber auch mit Rücksicht auf die Reeder verlangt werden, daß erstere sich im Vollbesitz körperlicher Gesundheit befinden.

Bevor die Reichsgesetzgebung sich dieser Materie annahm, half man sich bereits vielfach durch eine ärztliche Untersuchung, die als lex contractus von den Reedereien im beiderseitigen Interesse vorgeschrieben wurde, deren günstiger Ausfall also einfach zur Bedingung des Antritts zum Schiffsdienst gemacht wurde. Besonders üblich war diese Handhabung bei der An-

stellung der sogen. Feuerleute, deren Körper naturgemäß am meisten durch die Art des Dienstes an Bord mitgenommen wird.

Sollte dies aber einheitlich geregelt werden, so mußte der Gesetzgeber sich hiermit befassen. Zwar enthält die Seemannsordnung selbst keine Bestimmungen hierüber, schreibt aber im § 7 Abs. 4 vor, daß der Bundesrat zu bestimmen habe, inwieweit als Schiffsleute nur solche Personen angemustert werden dürfen, welche nach Untersuchung ihres körperlichen Zustandes für den zu übernehmenden Dienst geeignet sind. Ursprünglich hieß es im Entwurf: „Der Bundesrat kann bestimmen . . .", so daß eine etwaige Regelung dieser Materie seitens des Bundesrats lediglich als fakultative Ermächtigung anzusehen war. Heute heißt es jedoch in der Seemannsordnung: „Der Bundesrat bestimmt . . .", so daß an Stelle dieser fakultativen Ermächtigung eine Verpflichtung für den Bundesrat getreten ist. Dieser hat sich der Bundesrat erst im Jahre 1905 entledigt, indem er eine generelle Untersuchung der Schiffsleute auf Tauglichkeit zum Schiffsdienst aufstellte, die z. B. das englische Recht[1]) schon seit längerer Zeit kannte.

Die bereits genannte Bundesratsbekanntmachung v. 1. 7. 1905 gewährt heute weitgehendsten rechtlichen Schutz: so ist an die Stelle der früher lediglich in das Belieben der interessierten Kreise gestellten Untersuchung die obligatorische getreten (§ 1 Abs. 1); nur bei Reisen, welche die Grenzen der kleinen Fahrt nicht überschreiten, oder für den Dienst auf Hochseefischereifahrzeugen bei Reisen in nordeuropäischen Gewässern wird von diesem Erfordernis abgesehen (§ 1 Abs. 1, 2). Geleitet wird die Untersuchung, der übrigens der Kapitän und der Reeder — abgesehen vom Fall des § 2 Abs. 2 — beiwohnen können, von einem Arzt, wenigstens wenn die Anmusterung in einem Hafen des Reichsgebietes stattfindet; in außerdeutschen Häfen kann der Kapitän, falls kein Arzt zur Stelle ist, die Untersuchung tunlichst im Beisein eines Beamten des Seemannsamtes selbst ausführen (§ 2 Abs. 1 Satz 2). Die Untersuchung weiblicher Angestellten darf nur durch einen Arzt erfolgen (§ 2 Abs. 2). Hat sich bei der Untersuchung die Untauglichkeit für den zu übernehmenden Dienst herausgestellt,

[1]) Stat. 57, 58 Vict. ch. 60 sect. 107 p. 373.

so darf eine solche Person unter keinen Umständen angemustert werden (§ 4). Diese Gründe machen die betreffende Person für den Schiffsdienst entweder überhaupt (§ 5 Abs. 1) oder für einzelne Zweige des Schiffsdienstes unbrauchbar (§ 5 Abs. 2). Für Heizer und Kohlenzieher speziell sind die besonderen Anforderungen dieses Dienstes an die Leistungsfähigkeit und Widerstandskraft zu berücksichtigen, so daß namentlich Fettsüchtige und Herzleidende von diesen Diensten fernzuhalten sind (§ 5 Abs. 3). Endlich haben sich die Schiffsleute bereits nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 9. 5. 1904[1]) einer Prüfung in bezug auf das Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen zu unterziehen, die früher nur Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen nach der Bekanntmachung v. 16. 1. 1904 (RGBl. S. 3)[2]) zu bestehen hatten. Daß diese Bestimmungen der Bekanntmachung v. 16. 1. 1904 nunmehr auf alle Seeleute Anwendung finden, ist im Interesse der Sicherheit des Seeverkehrs nur zu billigen.

c) Endlich hat sich der deutsche Schiffsmann nach § 7 Abs. 2 SeemO., diesmal im ausschließlichen Interesse des Staates, um des im Art. 57 RV. aufgestellten Grundsatzes der allgemeinen Wehrpflicht willen, über seine Militärverhältnisse einem deutschen Seemannsamt gegenüber auszuweisen mit der Maßgabe, daß Personen über die Zeit hinaus, zu welcher sie stellungspflichtig sind oder für welche sie Ausstandsbewilligung haben, zur Anmusterung nicht zugelassen werden. Eine Auskunft über die Militärverhältnisse muß nach § 11 Abs. 2 SeemO. das dem Schiffsmann auszuhändigende Seefahrtsbuch enthalten.

---

[1]) Bekanntm. betr. die Untersuchung der Seeleute auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen v. 9. 5. 1904 (Zentralbl. f. d. Deutsche Reich 1904 S. 142).

[2]) Bekanntm. betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen v. 16. 1. 1904 (RGBl. S. 3)

Zweiter Teil.

D.

Liegen die Voraussetzungen der §§ 3, 4 vor, so steht der Anwerbung der betreffenden Person zum Schiffsdienst nichts mehr im Wege. Diese erfolgt nach folgenden, der Privatwillkür entzogenen Vorschriften.

Zunächst wird der sogen. Heuervertrag geschlossen. Daß der Abschluß dieses Vertrages vor der Anmusterung zu geschehen hat, ergibt sich aus den im § 13 SeemO. stehenden Worten „des geschlossenen Heuervertrages"; demnach ist also dieser Vertrag nicht Folge, sondern Voraussetzung für die Anmusterung (§§ 27 ff. SeemO.). Da dieser Vertrag aber lediglich dem Privatrecht angehört, ist er hier nicht zu erörtern.

Mit der Anheuerung ist jedoch die Anwerbung des Schiffsmannes noch nicht beendet. Vielmehr ist diese Vereinbarung sodann vor einem Seemannsamt, d. h. einer die Musterungsverhandlungen leitenden, staatlichen Behörde, die im Inlande Organe der einzelnen Landesregierungen, im Auslande die Reichskonsulate[1]) sind, nach festen Kostensätzen,[2]) die nach § 26 Abs. 1 dem Reeder

[1]) v. Poschinger, Wirtschaftliche Verträge Deutschlands 1892 Bd. 1: Die deutschen Konsularverträge.

[2]) Bekanntm. betr. den Tarif der Kosten, welche für die Musterungsverhandlungen von den Seemannsämtern innerhalb des Bundesgebiets zu erheben sind, v. 22. 2. 1873 (Zentralbl. f. d. Deutsche Reich 1873 S. 62). Ferner Bekanntm. betr. die Musterungsgebühren für Hochseefischereifahrzeuge v. 17. 11. 1899 (Zentralbl. f. d. Deutsche Reich 1899 S. 395), nach welcher Fischereidampfer die Musterungsgebühren nach dem Tarif v. 22. 2. 1873 zu entrichten haben, während für Hochseefischereisegelfahrzeuge die gleichnamige Bekanntm. v. 24. 11. 1885 (Zentralbl. f. d. Deutsche Reich 1885 S. 525) gilt, wonach für diese eine feste Gebühr von 5 Mk. jährlich für jedes auf den Fang ausgehende Fahrzeug ohne Rücksicht auf die Zahl der angemusterten Personen zu erheben ist.

zur Last fallen, zu „verlautbaren“. Es findet, wie das Gesetz sich ausdrückt, die „Anmusterung“ der Mannschaft statt. Ebenso erfolgt nach Beendigung des Dienstverhältnisses die sogen. Abmusterung des Schiffsmannes, die gleichfalls vom Gesetz als „Verlautbarung“ bezeichnet wird.

§ 5.

Diese öffentliche Beurkundung des privatrechtlichen Heuervertrages wird also in der Seemannsordnung (§§ 13, 18) als „Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages bezw. der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Kapitäns und der aus diesem Verhältnis ausscheidenden Mannschaft vor einem Seemannsamt“ definiert.

Der Begriff „Verlautbarung“ ist mit Ausnahme der Seemannsordnung aus den modernen Gesetzen verschwunden; deshalb ist zunächst zu erörtern, was überhaupt unter diesem Begriff zu verstehen, und sodann, ob die Gleichsetzung der Begriffe „Verlautbarung“ und „Musterung“ berechtigt ist.

Der Begriff „Verlautbarung“ entstammt dem älteren deutschen Recht.[1]) Als der geschäftliche Verkehr in Deutschland noch gering war, bestand das Bedürfnis, wichtige Rechtsakte, vornehmlich den Grundstücksverkauf, auf dem Markt öffentlich zu verkünden, zu „verlautbaren“. Der leitende Rechtsgedanke hierbei war, die Gemeindemitglieder, die sich bei derartigen Gelegenheiten stets in größerer Anzahl einzufinden pflegten, als Zeugen zu haben, da nach germanischer Rechtsanschauung der Vertrag hierdurch erhärtet wurde.

Mit wachsendem Geschäftsverkehr wurde dies naturgemäß unmöglich. Die Vertragschließenden waren daher genötigt, sich nach einem anderen Mittel umzusehen, das sie in der Mitwirkung des Gerichts fanden. Man einigte sich auf einen beliebigen Richter, der auf Ersuchen der Parteien die Ausstellung einer

---

[1]) Beseler, Deutsches PrivR. 1885 Bd. 1 S. 489 ff.; Dernburg, Preuß. PrivR. 1894 Bd. 1 S. 217 ff.; Eccius, Preuß. PrivR. 1896 Bd. 1 S. 482 ff.; Koch, Recht der Forderungen 1859 Bd. 2 S. 363 ff.; Stobbe, Deutsches PrivR. 1898 Bd. 3 S. 148 f.

Urkunde vornahm, die, lediglich konfirmatorischen Charakters, nur zum leichteren Beweise des auch unabhängig von ihr gültigen Vertrages dienen sollte. Es war also die Verlautbarung im jetzigen Stadium der Entwicklung ein Rechtsakt, bei dem sich die Sorge des Gerichts in der vollständigen Aufnahme der verlautbarten Erklärungen in die auszufertigende Urkunde erschöpfte, oder, wie die allgemeine Gerichtsordnung sagt: „ein Vertrag, welcher bloß der Form und Feierlichkeit wegen erfolgt".[1]) Es fragt sich nunmehr, ob die Gleichsetzung des Begriffs „Musterung" mit dem der „Verlautbarung" der älteren Rechte zutreffend ist.

Dafür spricht einmal die dem formellen Recht angehörende Erwägung, daß ein Kompetenzstreit der Seemannsämter unter sich über die Befugnis zur Musterung nicht möglich ist; vielmehr ist jedes ersuchte deutsche Seemannsamt zuständig; nicht allerdings hinsichtlich der Ausfertigung eines Musterbuches die im Auslande die Funktionen dieser Behörde wahrnehmenden Konsulate, die höchstens die Vermittlung mit einem Seemannsamt des Reichsgebietes übernehmen können.[2]) Aus praktischen Gründen wird naturgemäß nur das in dem betreffenden Hafenort gelegene Seemannsamt von den Parteien angegangen werden; aber analoge Bestimmungen über den „Gerichtsstand" wie im Titel 2 ZPO. sind der Seemannsordnung unbekannt. Sodann sind die materiellen Voraussetzungen bei der Verlautbarung des älteren Rechts und der Musterung dieselben. Hier wie dort rein deklaratorischer Natur, setzt sie einen perfekten, d. h. klagbaren Vertrag voraus. Dies wird durch § 27 SeemO. ausdrücklich bestätigt; denn die Gültigkeit des Heuervertrages ist durch den nachfolgenden Vollzug der Anmusterung nicht bedingt. Es kann also auch ohne Anmusterung aus dem Heuervertrage geleistet werden; er tritt dann mit allen seinen Wirkungen in Kraft; wegen Vereitlung der staatlichen Kontrolle wird jedoch die Unterlassung der Musterung wie ein Verstoß gegen eine Polizeivorschrift nach §§ 107 Ziff. 2, 114 Ziff. 3 SeemO. mit Strafe bedroht (lex minus quam per-

[1]) Allgem. GerO. von 1793 (II, 2 § 48).

[2]) v. König, Handb. des deutschen Konsularwesens 1902 S. 400 f.

fecta).[1]) Der Heuervertrag ohne nachfolgende Anmusterung übt nur insofern beschränktere Wirkungen aus, als ein Zwang zur Leistung von Diensten nicht möglich ist (§ 33 SeemO.); an der Existenz der bereits durch den Heuervertrag entstandenen Ansprüche wird dadurch aber nichts geändert.[2])

Im übrigen darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß der Begriff „Verlautbarung" im Sinne der Seemannsordnung insofern von den Verlautbarungen des früheren Rechts abweicht, als zunächst die Verlautbarung beim Heuervertrag obligatorisch ist, während sie nach den älteren Gesetzen in das Belieben der Parteien gestellt war. Sodann, daß die Verlautbarung des Heuervertrages durch die in der Musterung liegende behördliche Mitwirkung nicht nur die privatrechtlichen Abreden zwischen Kapitän und Schiffsmann beurkundet, sondern zugleich zwischen beiden den staatsrechtlichen Charakter eines Untertanenverhältnisses begründet.[3]) Trotz dieser Abweichungen von der Verlautbarung des älteren Rechts ist gleichwohl das Ergebnis, daß eine Gleichsetzung der Musterung mit der Verlautbarung berechtigt ist, da die Unmöglichkeit einer beschränkten Zuständigkeit und die Gleichheit der materiellen Voraussetzungen mehr ins Gewicht fallen als die durch die Eigenart der Seeschiffahrt bedingten Modifikationen der Verlautbarung der Seemannsordnung.

§ 6.

a) Bei und aus der Anmusterung ergeben sich für den einzelnen Schiffsmann unmittelbar Pflichten und Rechte, die nunmehr zur Erörterung stehen:

1. Die wichtigste Pflicht des Schiffsmannes ist die persönliche Mitwirkung bei der Anmusterung, d. h. der Schiffsmann hat sich zu der Zeit, wo er nach dem erklärten Willen des Kapitäns zum

---

[1]) Entsch. der Seeämter: Hamburg v. 8. 5. u. 22. 12. 1883 (Bd. 5 S. 171, 180, 535); Flensburg v. 23. 2. u. 9. 4. 1888 (Bd. 8 S. 20, 240, 243/44); Bremerhaven v. 7. 12. 1889 (Bd. 9 S. 273); Tönning v. 18. 6. 1892 (Bd. 10 S. 259).

[2]) Entsch. d. ROHG. v. 3. 12. 1875 (Bd. 18 S. 415); Entsch. d. preuß. OTr. v. 6. 9. 1883 (Goltdammers Arch. Bd. 26 S. 225).

[3]) Zorn, Reichsstaatsrecht 1883 Bd. 2 S. 941.

Zweck der Musterung vor einem Seemannsamt erscheinen soll, dort einzufinden (§ 12 Abs. 2 SeemO.).

Nicht nur militärische Gründe, wie in früheren Zeiten, veranlassen heutzutage den Staat, eine Kontrolle über den Heuervertrag auszuüben; vielmehr spielen außerdem strafrechtliche, soziale und statistische Erwägungen mit. Infolge dieser Handhabung seitens des Staates ist nämlich nicht nur die Möglichkeit gegeben, den Aufenthalt jedes Schiffsmannes festzustellen, um bei Kriegsgefahr oder nach begangenem Delikt eine Zurückbeorderung veranlassen zu können, sondern in der behördlichen Mitwirkung ist auch ein geeignetes Mittel erblickt worden, um das Entstehen von Übervorteilungen und unzulässigen Abreden (§ 1 Abs. 2 SeemO.), wenn auch vielleicht infolge der geschäftlichen Überhäufung der Seemannsämter in der Praxis nicht vollkommen zu beseitigen, so doch außerordentlich zu erschweren. Endlich ist es für die Organe der im großen Maßstabe betriebenen Reichsstatistik nicht ohne Interesse, zu wissen, in welchem Umfange sich Personen dem seemännischen Berufe widmen, um gegebenenfalls durch Aussetzung von Prämien usw. helfend eingreifen zu können.

Wegen dieser mannigfachen Berührungen mit öffentlichen Interessen legt der Staat dem persönlichen Erscheinen des Schiffsmannes so großes Gewicht bei, daß er einerseits im § 30 SeemO. die privatrechtliche, hier nicht zu erörternde Bestimmung trifft, daß derjenige Heuervertrag vorgeht, auf Grund dessen eine Anmusterung stattgefunden hat, selbst wenn dieser Vertrag zeitlich einem andern nachfolgt, und andererseits eine Zuwiderhandlung gegen diese Pflicht des Schiffsmannes als Übertretung nach § 107 Ziff. 2 SeemO. mit Strafe bedroht (Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder Haft bis zu 14 Tagen).

Dies Delikt setzt den Abschluß eines Heuervertrages oder die Beendigung des Dienstverhältnisses voraus, denn vorher kann die An- oder Abmusterung nicht verlangt werden.[1]) Bestritten ist nun einerseits, ob zur Strafbarkeit Vorsatz erforderlich ist oder ob Fahrlässigkeit genügt, und andererseits, ob der Schiffsmann

[1]) Stenglein, Strafrechtliche Nebengesetze 1903 Anm. 3 zu § 107 SeemO. S. 574.

nur dann straffrei ausgeht, wenn vis major, ein unabwendbares Hindernis vorliegt, oder ob es noch sonstige Strafausschließungsgründe, wie z. B. casus, für sein Fernbleiben gibt. Bei Entscheidung dieser Streitfragen wird zu berücksichtigen sein, daß es sich bei der Übertretung des § 107 Ziff. 2 SeemO. nicht etwa um eine Ordnungsvorschrift, sondern vielmehr um eine Übertretung im Sinne des § 1 StGB., also um gemeines Strafrecht handelt. Demgemäß wird man sowohl das Maß anzuwendender Sorgfalt bei der Erfüllung dieser Pflicht ziemlich hoch bemessen, als auch das Vorliegen von vis major als alleinigen Strafausschließungsgrund betrachten dürfen.[1])

Vollendet ist dies Delikt, wenn ein Schiffsmann oder einer, der erst Schiffsmann werden will, dem aber wegen Fehlens gesetzlicher Voraussetzungen die Ausstellung eines Seefahrtsbuches verweigert werden muß, bis zum Schluß der Anmusterungsverhandlung nicht erschienen ist.[2]) Ein bloßes Zuspätkommen zum Termin füllt also den Tatbestand dieser Übertretung noch nicht aus.

Sollte sich ein Schiffsmann nach Abschluß des Heuervertrages nicht zur Anmusterung stellen, in der Absicht, den Schiffsdienst überhaupt nicht anzutreten und hält er sich zu diesem Zweck sogar verborgen, so ist er nach § 93 Abs. 1 SeemO. zu bestrafen[3]) (Geldstrafe bis zu 60 Mk.).

2. Nach § 13 SeemO. trifft den Schiffsmann die weitere Pflicht, das Seefahrtsbuch bei der Anmusterung vorzulegen, wenigstens wenn sie innerhalb des Reichsgebiets erfolgt, wozu nach allgemeiner völkerrechtlicher Anschauung auch die deutschen Hoheitsgewässer gehören, so daß z. B. auch im Fall einer sogen. Generalmusterung an Bord eines Seeschiffes, das auf Reede liegt, die Vorlage der Seefahrtsbücher obligatorisch wäre. Nur allerdings unter dieser Voraussetzung; denn nach § 7 Abs. 1 SeemO.

---

[1]) Katz, Strafrechtliche Bestimmungen des HGB. und das Seehandelsstrafrecht 1902 Anm. 5 zu § 107 Ziff. 2 S. 96; Meves, Strafrechtliche Bestimmungen II in der SeemO. v. 27. 12. 1872, 1876 S. 70; a. A. Beyer, Delikte der Schiffsleute 1904 S. 93.

[2]) Stenglein a. a. O. Anm. 3 zu § 107 SeemO. S. 574.

[3]) Hierzu insbesondere Meves a. a. O. zu den §§ 81—83 der alten SeemO. Anm. 3 A S. 36 ff.

werden Seefahrtsbücher außerhalb des Reichsgebiets nicht ausgestellt. Unerheblich ist jedoch nach heutigem Recht, wo das Schiff liegt, es kommt vielmehr darauf an, wo die Anmusterung erfolgt. Diese kann auch in einem anderen als dem vielleicht ausländischen Liegehafen stattfinden.

3. Ferner ist der Schiffsmann bei Vermeidung der Strafe aus § 107 Ziff. 1 SeemO. verpflichtet, ein wahrheitswidriges, auf Täuschung des Seemannsamtes abzielendes Verhalten zu unterlassen. Das gleiche Gebot gilt für den, der erst Schiffsmann zu werden beabsichtigt, wegen fehlender gesetzlicher Erfordernisse aber nicht werden kann;[1] denn diese Verpflichtung ist keine spezifisch durch die Anstellung und die damit erfolgende Unterordnung unter die Schiffsgewalt begründete.

Die Voraussetzungen, die den Tatbestand dieses Delikts bedingen, sind daher einmal, daß die Verhandlung, die sich auf die Erteilung eines Seefahrtsbuches, eine Eintragung in dasselbe oder eine Musterung bezieht, vor einem Seemannsamt (§ 5 SeemO.) stattfindet, so daß also Verhandlungen zwischen dem Kapitän und dem Schiffsmann, deren Gegenstand eine etwaige Musterung oder Eintragung in das Seefahrtsbuch bilden sollten, durch § 107 Ziff. 1 SeemO. nicht gedeckt werden.[2] Sodann muß eine Handlung vorliegen, die in der Entstellung oder Unterdrückung wahrer oder in der Vorspiegelung falscher Tatsachen besteht. Jede dieser drei Alternativen muß sich nach Stenglein auf solche Punkte beziehen, die dem Seemannsamt angegeben werden müssen, insbesondere also die nach den §§ 7 ff. SeemO. festzustellenden Umstände.[3] Folglich bleibt jede davon abweichende Unwahrheit, die z. B. aus Eitelkeit oder um etwas nicht unmittelbar zum Beruf Gehörendes zu verbergen erfolgen sollte, straflos.

Gefolgert wird dies von Stenglein aus der Absicht, das Seemannsamt zu täuschen. Diese Täuschungsabsicht wird niemals Selbstzweck sein, vielmehr wird der Täter stets einen besonderen Zweck mit der Täuschung verbinden, z. B. sich oder einem anderen

---

[1] Stenglein a. a. O. Anm. 1 zu § 107 S. 754.
[2] Meves a. a. O. zu § 93 der alten SeemO. 2 S. 68.
[3] Stenglein a. a. O. Anm. 2 zu § 107 S. 574.

durch diese Handlungsweise einen Vermögensvorteil oder ein besseres Fortkommen zu verschaffen. Nicht dürfte aber zur Erfüllung des Tatbestandes des § 107 Ziff. 1 erforderlich sein, daß ein gewisser Erfolg durch die Täuschungshandlung eingetreten ist.[1]) Wenn auf die bekannten Begriffe des Entstellens, Vorspiegelns und Unterdrückens dem § 263 StGB. entlehnt sind, so deckt sich dieser Tatbestand mit dem des § 107 Ziff. 1 SeemO. doch insofern nicht, als letzterer kein Erfolgsdelikt ist.

Unberührt bleibt aber nach ausdrücklicher Bestimmung des § 107 Abs. 2 SeemO. die Anwendung der Vorschrift des § 271 StGB., nach dessen Wortlaut der, welcher „vorsätzlich bewirkt, daß Erklärungen, Verhandlungen oder Tatsachen, welche für Rechte oder Rechtsverhältnisse von Erheblichkeit sind, in öffentlichen Urkunden, Büchern oder Registern als abgegeben oder geschehen beurkundet werden, während sie überhaupt nicht oder in anderer Weise oder von einer Person in einer ihr nicht zustehenden Eigenschaft oder von einer anderen Person abgegeben oder geschehen sind, mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 300 Mk. bestraft wird". Voraussetzung der Anwendbarkeit des § 271 StGB. ist natürlich, daß infolge der Täuschung des Seemannsamtes eine diesbezügliche Eintragung tatsächlich geschehen ist. Erst bei Bejahung dieser Tatsache ist das Vorhandensein der übrigen Tatbestandsmerkmale des § 271 zu prüfen.

4. Nach § 17 Satz 1 SeemO. hat sich weiterhin der Schiffsmann, der durch ein „unabwendbares Hindernis" außerstand gesetzt wird, den Dienst anzutreten, sobald wie möglich gegen den Kapitän und das Seemannsamt, vor dem die Anmusterung erfolgt ist, auszuweisen. Diese Vorschrift, daß auch der Kapitän in einem solchen Falle zu benachrichtigen ist, ist erforderlich, um ihm die durch den Fortfall des verhinderten Schiffsmannes notwendigen Dispositionen zu ermöglichen. Und doch ist der Schiffsmann nur dann straffällig, wenn er unterläßt, dem Seemannsamt Mitteilung zu machen (§ 107 Ziff. 3 SeemO.), vorausgesetzt, daß die Unterlassung des Ausweises nicht selbst wiederum durch

---

[1]) Stenglein a. a. O. Anm. 2 zu § 107 S. 574; Beyer a. a. O. S. 90.

ein „unabwendbares Hindernis“ verursacht worden ist. Der Grund dieser nur den Fall der Unterlassung einer Anzeige an die Behörde berücksichtigenden Strafbestimmung ist bestritten: während die einen[1]) der Ansicht sind, daß durch die Unterlassung der Anzeige an das Seemannsamt öffentliche Interessen verletzt werden, hingegen das Unterlassen der Mitteilung an den Kapitän lediglich private Interessen berühre, wird von anderer Seite[2]) der Standpunkt vertreten, daß eine Anzeige an das Seemannsamt der einfachste Weg sei, den Rücktritt vom Vertrage zur Kenntnisnahme aller Interessenten zu bringen, und daß aus diesem Grunde die Mitteilung an die Behörde besonders wichtig sei. Letzteres ist anzunehmen, denn das Seemannsamt ist tatsächlich am ehesten in der Lage, dem Kapitän umgehend Mitteilung zukommen zu lassen — ein Beispiel für die vermittelnde Tätigkeit des Seemannsamtes.

Nur der gemäß § 17 Satz 1 SeemO. sobald wie möglich erbrachte Ausweis schützt den Schiffsmann in diesem Falle vor Strafe. Es würde nicht genügen, daß er Anzeige von dem Hindernis macht, sondern er muß irgendwie glaubhaft machen, daß und warum er am Dienstantritt verhindert ist.

Endlich ist an dieser Stelle noch ein angeblich vorhandener Widerspruch zwischen § 17 Satz 1 und § 107 Ziff. 3 SeemO. zu lösen: nach § 107 Ziff. 3 wird der Schiffsmann schlechthin bestraft, der im Fall eines Hindernisses den erforderlichen Ausweis in nicht gehöriger Weise beibringt, während nach § 17 Satz 1 nur dann ein Ausweis beizubringen ist, wenn ein „unabwendbares Hindernis“ den Dienstantritt unmöglich macht. Man darf wohl kaum aus § 17 Satz 1 schließen, daß bei abwendbarem Hindernis die Pflicht zum Ausweise fortfiele, weil eben infolge einer Unterlassung der Anzeige Interessen Dritter berührt werden; vielmehr ist § 17 Satz 1 so zu deuten, daß der Schiffsmann bei abwendbarem Hindernis in erster Linie dies abzuwenden und dann, sofern noch möglich, den Dienst anzutreten hat, und nur, wenn der Dienstantritt unmöglich geworden ist, z. B. infolge der Abfahrt

---

[1]) z. B. Loewe a. a. O. Anm. 1 zu § 17 S. 24.

[2]) z. B. Eichholz, Rechtsstellung des Kapitäns 1905 S. 20.

des Schiffes, hat sich der Schiffsmann über den Nichtantritt des Dienstes auszuweisen.

5. Endlich sind als Pflichten des Schiffsmannes anzusehen, wenn er überhaupt die Absicht hat, weiterhin Schiffsdienste zu tun: die Glaubhaftmachung des Verlustes des Seefahrtsbuches, falls er dasselbe verloren hat, und die Vorlegung des älteren Seefahrtsbuches zwecks Erlangung eines neuen im Fall, daß das ältere ausgefüllt ist.

α) Was zunächst den ersteren Fall anlangt, so ist der des Verlustes des Seefahrtsbuches vor der Anheuerung oder Anmusterung bereits am Schluß des § 3 behandelt worden.

Der häufigere Fall ist, daß das Musterbuch nach erfolgter Anmusterung verloren geht; denn man läßt sich eben ein solches Buch geben, um in Schiffsdienste zu treten. Alsdann hat in gleicher Weise wie in dem in **§ 3** erörterten Falle das Seemannsamt unter Außerachtlassung der Schuldfrage zu entscheiden, ob es dem Schiffsmann gelungen ist, den Verlust glaubhaft zu machen, d. h. der Behörde die Wahrscheinlichkeit des Verlustes dieses Buches beizubringen.

β) Der zweite im § 9 Satz 1 SeemO. behandelte Fall ist der, daß der Schiffsmann das Seemansamt deswegen um Erlangung eines neuen Seefahrtsbuches ersucht, weil das ältere ausgefüllt ist. Alsdann ist er verpflichtet, das ältere Musterbuch vorzulegen; denn nur dann kann er aus diesem Grunde ein neues erlangen. Ist er zur Vorlage des Buches außerstande, so tritt das unter *α* Gesagte ein.

Damit sind die Pflichten des Schiffsmannes bei und aus der Anmusterung erschöpft.

b) Dem angemusterten Seemann entspringen aber auch Rechte aus ihr:

1. So hat er als Korrelat seiner Pflicht zur Vorlage seines Seefahrtsbuches, die bei jeder innerhalb des Reichsgebietes stattfindenden Anmusterung zu erfolgen hat, nach § 16 Satz 1 SeemO. ein Recht auf Eintragung eines Anmusterungsvermerkes, der ihm zugleich als Ausgangs- und Seepaß zu dienen bestimmt ist. Gleichartige Ansprüche des Schiffsmannes sind die ebenfalls nach § 16 Satz 1 forderbare Aufnahme eines Vermerks über die Zeit

des Dienstantritts, die Bescheinigung der Neuausfertigung eines Seefahrtsbuches nach § 9, die aus zwei bereits früher behandelten Gründen geschehen kann; insbesondere bei Glaubhaftmachung des Verlustes des alten Seefahrtsbuches eine Bescheinigung über die früheren Rang- und Dienstverhältnisse sowie über die Dauer der Dienstzeit und über die dem Schiffsmann anzurechnenden Beitragswochen für die Invalidenversicherung, soweit genügend nachweisbar (§§ 9 Abs. 2, 11 Abs. 2);[1]) endlich die Bestimmung, daß auch eine erfolgte Abmusterung vom Seemannsamt in dem Seefahrtsbuche des abgemusterten Schiffsmannes zu vermerken ist (§ 22 SeemO.).

2. Ein weiteres Recht des Schiffsmannes aus der Anmusterung ergibt die Bestimmung des § 17 Satz 2 SeemO., wonach der Kapitän beim Obwalten eines unabwendbaren Hindernisses verpflichtet ist, dem Schiffsmanne das Seefahrtsbuch sobald als tunlich zu übersenden, widrigenfalls den Kapitän die Strafvorschrift aus § 114 Ziff. 10 SeemO. trifft (Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder Haft). Voraussetzung dieser von der Reichstagskommission aufgestellten Übersendungspflicht ist jedoch, daß der Schiffsmann dem Kapitän die Verhinderung zum Antritt des Dienstes nachgewiesen hat, weil der Kapitän sonst nicht beurteilen kann, durch welches Ereignis der Schiffsmann zurückgehalten worden ist.

§ 7.

Einige Befugnisse des Schiffsmannes sind zwar nicht aus der Abmusterung als solcher herzuleiten, stehen jedoch mit ihr im engen Zusammenhang. Es sind dies die Rechte auf Zeugniserteilung, auf Verbesserung eines falschen und auf Ersatz eines verweigerten Zeugnisses.

a) Daß der Anspruch auf Zeugniserteilung, auf Dienstbescheinigung und Führungszeugnis, zu dessen Erfüllung der Kapitän verpflichtet ist, nicht aus der Abmusterung folgt, geht

[1]) InvVersG. v. 13. 7. 1899, in der Fassung der Bekanntm. v. 19. 7. 1899 (RGBl. S. 463) § 167 Abs. 2 und die Vorschriften betr. die Einziehung der von den Reedern für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute zu entrichtenden Beiträge v. 20. 12. 1894 (Zentralbl. f. d. Deutsche Reich 1894 S. 481 Nr. 8).

aus dem Wortlaut des § 19 SeemO. hervor. Vor der Abmusterung nämlich hat der Kapitän den abzumusternden Schiffsleuten im Seefahrtsbuch die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen, ferner auf Verlangen auch ein Führungszeugnis auszustellen.

Diese sind vom Kapitän zu unterschreiben und nach § 20 SeemO. kosten- und stempelfrei von dem Seemannsamt, das die Abmusterung leitet, zu beglaubigen.

Dies fakultative Führungszeugnis und auch etwaige gerichtliche Bestrafungen [1]) dürfen nicht in das Seefahrtsbuch eingetragen werden, so daß also lediglich ein Ausweis über die Rang- und Dienstverhältnisse und die Dienstzeit des betreffenden Schiffsmannes im Musterbuche zu stehen haben. Daß die oft subjektiv abgefaßten Führungszeugnisse nicht in die amtliche Legitimationsurkunde, das Musterbuch, aufgenommen werden dürfen, ist verständlich, da hierdurch des Arbeitnehmers Fortkommen aus oft gänzlich ungerechtfertigten Gründen unbillig erschwert werden würde. Daß sich das Verbot der Aufnahme in das Seefahrtsbuch aber auch auf etwaige gerichtliche Bestrafungen erstreckt, ist eine Vorschrift, die zu einseitig nur die Interessen der Seeleute berücksichtigt und nicht zu billigen ist.

In der Praxis ist es denn auch infolge dieses Verbotes der Aufnahme der gerichtlichen Bestrafungen in das Musterbuch seitens der Reeder üblich, daß über jeden Schiffsmann sogen. Konduitenlisten geführt werden, um sich, wie es ausdrücklich ausgesprochen wurde, vor solchen Elementen zu schützen, die sich „grobe Dienstvergehen, wie Diebstähle, Mißhandlungen, ständige Trunkenheit usw." [2]) haben zuschulden kommen lassen. Man darf diese Handlungsweise der Reeder wohl als Umgehung des Gesetzes bezeichnen, wird sie aber vollkommen billigen können, wenn man berücksichtigt, daß die Reeder nach dem Gesetz keinerlei Aufschluß über die Vergangenheit der von ihren Kapitänen angeworbenen Seeleute erhalten.

Auch der Umstand würde nicht gegen einen Vermerk der

---

[1]) Stenogr. Ber. von 1872 zu den §§ 18, 19 Bd. 3 S. 296.

[2]) Hansa 1906 S. 73 f.

gerichtlichen Bestrafungen in dem Seefahrtsbuche sprechen, daß dadurch manches Seemannes Existenz in Frage gestellt werden würde; denn auch heute dürften bei der seitens der Reeder üblichen Handhabung derartige Elemente sehr schwer Dienst finden. Es würde vielmehr durch die Aufnahme einer derartigen Bestimmung in die Seemannsordnung nur das gesetzlich sanktioniert, was heute bereits tatsächlich durch die Führung von Konduitenlisten erreicht worden ist.

Außerdem dürfte die Aufnahme etwa erlittener Strafen in das Musterbuch ein sehr wirksames Disziplinarmittel gegenüber dem Schiffsmann sein.

Aus diesen Gründen wäre daher zu befürworten, daß etwaige gerichtliche Bestrafungen in dem Seefahrtsbuche des betreffenden Schiffsmannes vermerkt werden.

Diese Forderung ist nicht etwa neu; vielmehr befand sich eine entsprechende Bestimmung bereits im § 4 des preuß. Gesetzes vom 26. 3. 1864,[1]) wonach im Fall einer gerichtlichen Bestrafung des Schiffsmannes von dem Gericht die Bestrafung in das Seefahrtsbuch einzutragen war.

b) Es ist nicht ausgeschlossen, daß aus irgendeinem Grunde ein Zeugnis oder eine Bescheinigung im Seefahrtsbuche falsch ist. Alsdann hat das Seemannsamt nach § 21 SeemO. auf Antrag des Schiffsmannes, der die Richtigkeit bestreiten wird, den Sachverhalt unter Benutzung aller zugänglichen Beweismittel zu untersuchen und das Ergebnis der Untersuchung dem Schiffsmann in amtlicher Form mitzuteilen. Ein Antrag seitens des Schiffsmannes muß allerdings nach § 21 erst vorliegen, so daß das Seemannsamt bei der Verbesserung eines falschen und dem in gleicher Weise zu behandelnden Fall eines verweigerten Zeugnisses nicht von Amts wegen einschreitet. Im Fall der Verbesserung eines Zeugnisses seitens der Verwaltungsbehörde wird das verbesserte regelmäßig das Gegenteil von dem Zeugnis des Kapitäns aussagen, wenn auch nicht ausgeschlossen ist, daß das Seemannsamt das Zeugnis des Kapitäns nur bestätigt.

---

[1]) Gesetz betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen v. 26. 3. 1864 (Gesetzsamml. S. 693).

c) In gleicher Weise wird das Seemannsamt tätig, wenn der Kapitän sich weigert, ein Zeugnis auszustellen (ebenfalls § 21 SeemO.). Nach den Regeln der Seemannsordnung kann der Schiffsführer nicht zur Abgabe dieser Erklärung gezwungen werden; andererseits dürfte eine etwaige bloße Bescheinigung des Seemannsamtes kein gleich zu bewertender Ersatz für die nicht abgegebene Willenserklärung sein. In einem solchen Falle würde dem Schiffsmann, wenn er sich mit dem behördlichen Bescheid nicht begnügen sollte, nichts anderes übrig bleiben, als gegen den Kapitän zivilprozessual vorzugehen, wobei er nach Erlangung eines obsiegenden Urteils den Kapitän entweder gemäß § 888 ZPO. zur Erteilung des Zeugnisses zu veranlassen suchen oder Schadenersatz verlangen wird.

§ 8.

Die Entlassung des Schiffsmanns erfolgt gewöhnlich in der Weise, daß die Beendigung des Dienstverhältnisses, die infolge Übereinstimmung beider Vertragsteile die Beziehungen zwischen Kapitän und Schiffsmann zivilrechtlich tilgt, der Beurkundung dieses Aktes durch ein Seemannsamt, durch die erst alle Rechtsbeziehungen zwischen den Parteien gelöst werden, vorangeht.[1]) So kann die Abmusterung als contrarius actus der Anmusterung bezeichnet werden.

Das staatliche Interesse an der ordnungsmäßigen Abwicklung der Abmusterung dürfte zwar nicht so groß sein wie bei der Anmusterung, die dauernde, über die ganze Zeit des Dienstverhältnisses sich erstreckende Wirkungen erzeugt; immerhin wird es doch noch für so hoch bewertet, daß die SeemO. in § 54 die sehr wirksame Vorschrift trifft, daß der Reeder bis zur Abmusterung für Beköstigung und Logis der Schiffsmannschaft aufzukommen hat, wodurch ein großer Zwang zur Vornahme der Abmusterung ausgeübt wird.

Findet die Abmusterungsverhandlung auch in der Regel in der oben geschilderten Weise statt, so ist es trotzdem sehr wohl

---

[1]) zit. Entsch. des ROHG.; Entsch. des Hans. OLG. v. 15. 12. 1900 (Hans. GZ. 1901 Nr. 20 S. 51).

möglich und gesetzlich zulässig, daß die Abmusterung vor dem Seemannsamt vor Beendigung des Heuervertrages erfolgt. Alsdann erhebt sich die Frage, ob die Abmusterung im Augenblick ihrer Vornahme die zivilrechtlichen Wirkungen des Heuervertrages äußert.

Die Gerichtspraxis schwankt. Während z. B. noch in dem Erkenntnis der Schifferakten v. 28. 3. 1861 u. a. ausgesprochen wird, daß „die formelle Abmusterung, einerlei aus welchem Motive eine solche veranlaßt, nach beiden Seiten eine vollständige Aufhebung des Hauercontractes begründe",[1]) sagt das hanseatische Oberlandesgericht in einem Urteil v. 15. 12. 1900: „Die Abmusterung ist ein öffentlichrechtlicher Akt, welcher mit den Leistungen des einen oder anderen Teils aus dem Heuervertrage nichts zu tun hat".[2])

Der ersteren Auffassung ist beizupflichten. Die dem öffentlichen Recht angehörende Abmusterung konsumiert die Wirkungen des privatrechtlichen Heuervertrages.

Nicht deswegen, weil in der widerspruchslosen Zulassung der Abmusterung eine stillschweigende Willenserklärung der Parteien zu erblicken ist,[3]) sondern weil selbst gegen den Willen der Parteien, z. B. ein Vertragsteil weiß nicht, daß es sich um eine Abmusterungsverhandlung handelt, der private Heuervertrag infolge der stärkeren Wirkung des öffentlichen Rechts erlischt und nicht etwa ein Fortbestehen des Dienstverhältnisses unter Berufung auf § 119 BGB. wegen Irrtums bei Abgabe der Willenserklärung anzunehmen ist.

---

[1]) Ältere Gerichtszeitung (von Dr. Nathan redigiert) 1861 S. 34; Hbl. der Handelsgerichtszeitung 1868 Nr. 143 (6) S. 186 ff.

[2]) Zit. Entsch. des Hans. OLG.

[3]) Eichholz a. a. O. S. 23.

Dritter Teil.

E.

Der Kreis der dem öffentlichen Recht angehörenden Pflichten und Befugnisse des Schiffsmannes ist mit den in §§ 6, 7 aufgeführten noch nicht geschlossen. Vielmehr enthält zunächst der Abschn. 4 SeemO., der die Disziplinarvorschriften umfaßt, ausschließlich im öffentlichen Recht wurzelnde Pflichten.

§ 9.

Während der Dauer der rechtlichen Beziehungen zum Schiff ist nämlich der Schiffsmann der Schiffs- und Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen. Dies hat zur Folge, daß ihm nicht nur gewisse Handlungen, die geeignet sind, die innere oder äußere Sicherheit des Schiffes zu stören, verboten sind, sondern daß er auch bestimmte positive Dienste zu leisten hat, um, sei es mittelbar oder unmittelbar, den Betrieb der Schiffahrt zu fördern.

Eine derartige Unterordnung unter eine höchste Gewalt ist so alt wie die Seeschiffahrt selbst. Sobald sich nämlich die Schiffahrt über die unmittelbaren Einwirkungen des Heimatstaates hinaus ausdehnte, war um des Erfolges der Schiffahrt willen, der glücklichen Durchführung der Seefahrt, die Notwendigkeit einer einheitlichen Schiffsführung gegeben, wenn ein gedeihliches Zusammenleben auf dem Seeschiff nicht lediglich von dem guten Willen der an Bord befindlichen Personen abhängig sein sollte. Zwar hat die Schiffsgewalt zunächst demokratischen Charakter gehabt, indem sie gemeinsam von Reedern und Ladungsinteressenten, die in früheren Zeiten die Seereise selbst mitzumachen pflegten, ausgeübt wurde; der sogen. Schiffsrat war lange Zeit hindurch

höchstes Organ der Schiffsgesellschaft, aber an dem Vorhandensein einer höchsten Gewalt ist, vermöge der an Bord von jeher herrschend gewesenen Schiffshierarchie, trotzdem nicht zu zweifeln.[1])

Dieses Gewaltverhältnis wird in den Motiven zur Seemannsordnung folgendermaßen definiert: „Schiffsgewalt ist der Inbegriff aller derjenigen Befugnisse privat- und öffentlichrechtlicher Natur, welche mit Rücksicht auf die Loslösung des Schiffes von dem heimatlichen Territorium in der Hand des Schiffsführers vereinigt sein müssen, um die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes zu gewährleisten".[2]) Dieser Begriffsumgrenzung ist, soweit sie aus der Schiffsgewalt privatrechtliche Befugnisse entstehen läßt, nicht beizustimmen. Vielmehr ist mit Zorn anzusehen „die Schiffsgewalt als ein staatsrechtliches Institut und der Schiffer auf hoher See als Vertreter der deutschen Staatsgewalt über Schiff und Mannschaft".[3]) Den Beweis für diese Konstruktion liefert seltsamerweise Wagner,[4]) der im übrigen die Schiffsgewalt auf jeden Fall als Privatrechtsverhältnis angesehen wissen will.[5])

Wagner beschreibt nämlich die Schiffsgewalt auf S. 346 folgendermaßen: „Sie charakterisiert sich einerseits als das Recht, innerhalb eines gewissen Raumes eine Herrschaft auszuüben, und andererseits als eine Herrschaft, welche über Personen begründet ist, mögen sich dieselben aufhalten, wo sie wollen".

Dies sind aber gerade die charakteristischen Merkmale der Staatsgewalt: ein Herrschaftsrecht über ein Gebiet, einen gewissen Raum — hier den Schiffskörper, der juristisch als „schwimmender Gebietsteil" zu betrachten ist — und über eine Vielheit natürlicher Personen — hier sämtliche an Bord befindliche Personen.

---

[1]) Wagner a. a. O. S. 344 f.

[2]) Stenogr. Ber. von 1900/02 Bd. 1 S. 33.

[3]) Zorn a. a. O. S. 856 f.; Stoerk in v. Holtzendorffs Handb. des Völkerrechts 1887 Bd. 2 S. 539 f.; Lewis in Endemanns Handb. des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts 1884 Bd. 4 Abschn. 2 S. 109; Weber, Schiffsgewalt des Kapitäns 1907 S. 64; Bernstein, Schiffsgewalt 1904 S. 96; a. A. Wagner a. a. O. §§ 317 Anm. 1, 344; zit. Entsch. des Handelsgerichts zu Hamburg (Hamburg. Handelsgerichtszeitung 1878 S. 201).

[4]) Wagner a. a. O. S. 346.

[5]) Wagner a. a. O. S. 309.

Diese Schiffsgewalt umfaßt einerseits das Schiff so sehr, daß dem Inhaber dieser Gewalt, dem Kapitän, von jeher ein „Hausrecht" zugebilligt wurde, dessen Verletzung sich als Hausfriedensbruch (§ 123 StGB.) darstellt.[1]) Dieses Recht ist so stark, daß es oftmals sogar Schutz gegen Vertreter der Staatsgewalt selbst bei rechtmäßiger Ausübung ihres Amtes gewährt.

So hat z. B. der Zwangslotse, sobald er an Bord gekommen ist, zwar „die Führung des Schiffes, aber unter Oberaufsicht des Kapitäns".[2]) Dies ergibt sich aus dem Wortlaut der Verordnung v. 29. 7. 1889, wonach „Schiffsführer im Sinne der Verordnungen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See v. 15. 8. 1876 (RGBl. S. 189) und zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See v. 7. 1. 1880 (RGBl. S. 1) der Schiffer oder dessen berufener Vertreter ist. Hat das Schiff einen Zwangslotsen angenommen, so hat dieser die dem Schiffsführer auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen, sofern nicht der Schiffer kraft landesrechtlich ihm zustehender Befugnis den Zwangslotsen seiner Funktionen enthoben hat". Nach dem Gesetz hat der Zwangslotse also nur Pflichten, keine Befugnisse.

---

[1]) Diese Auffassung ist bereits in älteren Rechtsquellen anerkannt; so Schweden: Statut von Biörka oder Birca von 1254 Kap. 12 § 1 (Pardessus, Collection des lois maritimes antérieures au XVIII. siècle 1834 Bd. 3 S. 112); Seerecht Karls XI. von 1667 Teil 1 Kap. 27 (Pardessus a. a. O. S. 150); Dänemark: Jütisch Lov Buch 2 Kap. 32 § 2 (Ausgabe von Falck 1819 S. 109); Seerecht von 1508 (Pardessus a. a. O. S. 234); Belgien: Keure von Gent von 1192 (Warnkönig, Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte Bd. 2, 1 S. 15); Holland: Dortrechter Keure von 1401 Art. 16 (Fruin, De oudste rechten van Dordrecht Bd. 1 S. 1f.). Heutzutage wird diese Ansicht vertreten von v. Liszt, Lehrb. des deutschen Strafrechts 1903 S. 403; Schwarze, Komm. zum StGB. 1879 S. 356 Nr. 5; Stenglein a. a. O. Anm. 2 zu § 7 der Strandungsordnung S. 503; Wagner a. a. O. S. 347; Zorn a. a. O. S 913 Anm. 171; auch die Bekanntm. der Hamburger Polizeibehörde v. 20. 12. 1872 betr. das Betreten aufkommender Schiffe durch unbefugte Personen (Hamburger Gesetzsammlung 1872 Abt. 2 S. 241); a. A. Meves a. a. O. S. 129; Olshausen, Komm. zum StGB. Bd. 1 1897 Anm. 5 zu § 123 StGB. S. 500; Entsch. des RG. in Strafs. v. 22. 1. 1886 Bd. 13 S. 312.

[2]) Bremer Handelsblatt 1869 S. 57 (Weser Lotsenwesen Satz 5); Wagner, Beiträge zum Seerecht 1880 S. 72.

Er hat die Pflicht, das Ruder zu übernehmen.[1]) Hierdurch gelangt er aber nicht in den Besitz der Schiffsgewalt, vielmehr ist die Übergabe des Ruders an den Zwangslotsen nur formeller Art; materiell bleibt der Kapitän Inhaber der Schiffsgewalt.[2]) Infolgedessen handelt es sich nur um ein vom Kapitän abgeleitetes Recht, so daß bei widerstreitenden Befehlen des Kapitäns und des Lotsen dem ersteren nachzukommen ist.[3])

Aber nicht nur unter normalen Verhältnissen, sondern auch im Fall der Seenot haben andere staatliche Organe die Schiffsgewalt des Kapitäns zu respektieren.

So ist dem Strandvogt, dessen Amt es doch gerade erheischt, unverzüglich die nötigen Anordnungen bezüglich eines jeden in Seenot befindlichen Schiffes zu treffen,[4]) bei Kriminalstrafe[5]) verboten, wider den Willen des Kapitäns Maßregeln zum Zwecke der Bergung oder Hilfeleistung in Seenot, soweit sie einen Eingriff in die Schiffsgewalt enthalten würden, zu ergreifen. Dieses Verbot gilt sogar bei Gefährdung von Menschenleben und bei Beeinträchtigung der Sicherheit der Schiffahrt.

Auch die Arrestfreiheit, welche das segelfertige Schiff und dessen Besatzung vor drohender Zwangsvollstreckung schützt, gehört hierher. Ja in dieser Hinsicht erscheint das Seeschiff geradezu als exterritorial; denn dieses Privileg ist als staatlicher Verzicht auf Gebietshoheit zu betrachten.

Wenn diese staatlichen Organe selbst bei rechtmäßiger Ausübung ihrer Tätigkeit vor der Gewalt des Schiffsführers Halt

---

[1]) Der freiwillige Lotse hat auf dem Schiff überhaupt kein Kommando, wenn es ihm auch unbenommen ist, sich ans Ruder zu stellen; Lewis-Boyens, Deutsches Seerecht 1897 Bd. 1 S. 314.

[2]) F. Perels, Handb. des allgem. öffentl. Seerechts 1884 S. 299; Lewis-Boyens a. a. O. S. 157; Convey, Questions de droit maritime 1879 Bd. 2 S. 105: le pilot obligatoire n'est qu'un conseil, un indicateur. Il n'est pas une autorité; Lyon-Caën et Renault, Traité du droit commercial 1885 Bd. 2 Nr. 1823 Abs. 3 S. 148; a. A. Entsch. des Seeamts zu Stettin v. 18. 10. 1882 Bd. 4 S. 377; Entsch. des ROHG. v. 25. 6. 1879 Bd. 25 S. 230; JurW. 1896 S. 673.

[3]) Wagner, Handb. des Seerechts 1884 S. 350.

[4]) StrandO. v. 17. 5. 1874 (RGBl. S. 73) § 6.

[5]) StrandO. § 43 (Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder Haft).

machen müssen, so kann des Kapitäns Gewalt nur eine gleich starke, d. h. also auch öffentliche Zwangsgewalt sein.

An diesem Ergebnis ändert auch der Umstand nichts, daß bestimmte Staatsbeamten — abgesehen von Kriegszeiten — aus steuer- und zollpolitischen oder sanitären Gründen ein Besuchsrecht haben. In diesen Fällen nämlich will der Staat eben gerade eine Kontrolle ausüben, so daß sich aus diesem Grunde die Wahrnehmung der Funktionen eines Zoll-, Steuer- oder Gesundheitsbeamten mit der Innehabung der Schiffsgewalt nicht vereinigen läßt.

Hierdurch setzen sich die betreffenden Beamten nicht etwa in den Besitz der Schiffsgewalt, „weil ein Beamter des anderen Beamtenkreis nicht stören kann und der Kapitän, insofern er als Inhaber der Schiffsgewalt in Betracht kommt, Staatsbeamter ist".[1]) Vielmehr wird die Schiffsgewalt durch derartige Eingriffsrechte Dritter nur zeitweilig eingeengt; nach deren Fortfall dehnt sie sich aber wieder in ihrer Totalität aus. In diesem Sinne ist der Schiffsgewalt eine Elastizität eigen, genau wie z. B. dem Eigentumsrechte.

Unter dieser Schiffsgewalt stehen nicht nur die Schiffsbesatzung im technischen Sinne, laut positiver Bestimmung etwa mitzunehmende, hilfsbedürftige Seeleute,[2]) sondern auch etwa mitreisende Passagiere, soweit dies zur Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord erforderlich ist; ja die Schiffsgewalt geht sogar gegebenenfalls weit über den Raum, den das Schiff als solches einnimmt, hinaus.

Für die Schiffsmannschaft beginnt diese Schiffsgewalt mit der Anmusterung und währt bis zur Abmusterung. Innerhalb dieser Zeit übt der Kapitän eine unmittelbare Herrschaft über den Schiffsmann aus, die unabhängig von jeder räumlichen Begrenzung ist. Daher kann z. B. ein Schiffsmann, der sich dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes entzieht, zur Erfüllung

---

[1]) Stoerk in K. Stengels Wörterb. des deutschen Verwaltungsrechts, 1897 Ergänzungsbd. 3 S. 219.

[2]) Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute v. 2. 6. 1902 (RGBl. S. 212) § 4 Abs. 3.

seiner Pflicht durch das Seemannsamt zwangsweise angehalten werden (§ 33 SeemO.), derart, daß er einfach auf dem Schiffe abgeliefert wird. Ein derartiges zwangsweise erfolgendes Anhalten zur Erzwingung der Leistung von Diensten aus einem Dienstvertrage ist nach § 888 ZPO. ausdrücklich mit Rücksicht auf die „heutigen freiheitlichen Anschauungen“ [1]) für unzulässig erklärt worden.

Steht die Bestimmung des § 33 SeemO. etwa mit § 888 ZPO. in Widerspruch? Keineswegs; vielmehr ist das zwangsweise Anhalten zum Schiffsdienst Ausfluß der Schiffsgewalt des Kapitäns. Der Schiffsmann, der sich aus irgendeinem Grunde dem Dienste entzieht, hat sein Untertanenverhältnis [2]) gegenüber dem Inhaber der Schiffsgewalt als Vertreter staatlicher Hoheitsrechte verletzt, und weil er diese öffentlichrechtliche Pflicht verletzt hat, darum wird er unnachsichtig sowohl im Inlande als auch außerhalb des Deutschen Reiches [3]) verfolgt.

So gewährt die Schiffsgewalt ihrem Inhaber die Möglichkeit, den angemusterten Schiffsmann jederzeit und überall unter seine Gewalt zu bekommen.

Die Schiffsleute unterstehen aber weiterhin infolge des besonderen Dienstverhältnisses der Disziplinargewalt des Kapitäns. Diese kann gegebenenfalls nur auf den ersten Offizier des Deckdienstes und den ersten Offizier des Maschinendienstes innerhalb ihres Dienstbereichs übertragen werden (§ 84 SeemO.). Naturgemäß muß die Disziplinargewalt im Gegensatz zur Schiffsgewalt schon in dem Augenblick beginnen, wo die betreffende Person tatsächlich den Dienst antritt.[4])

Dies ist aber nicht der einzige Unterschied zwischen beiden Gewalten. Vielmehr kann sich die Disziplinargewalt nur auf den

[1]) Mat. zur ZPO. 1898 S. 789.

[2]) Zorn a. a. O. S. 941; Hubrich, Züchtigungsrecht in seiner strafrechtlichen Bedeutung 1892 (Gerichtssaal Bd. 46 S. 230 ff.).

[3]) F. Perels a. a. O S. 250 Anm. 1, wo die diesen Punkt berührenden Konsularverträge aufgezählt sind.

[4]) Lewis-Boyens a. a. O. S. 453; Loewe a. a. O. S. 78 § 84; F. Perels a. a. O S. 134; Wagner a. a. O. S. 352 u. 356; Zorn a. a. O. S. 859.

Kreis von Personen erstrecken, welche sich zu Schiffsdiensten, d. h. zu Diensten auf dem Schiffe während der Reise verpflichtet haben, während sich die Schiffsgewalt auf alle an Bord befindlichen Personen erstreckt.

Gemeinsam ist der Disziplinargewalt mit der Schiffsgewalt allerdings, daß auch die erstere Befugnisse enthält, die bereits aus der Schiffsgewalt resultieren, die nur der größeren Wirksamkeit wegen unter Disziplinarstrafe gestellt werden. Es müssen derartige Kontroll- und Zwangsbestimmungen über die Personen, die sich in einem dauernden Arbeitsverhältnis an Bord befinden und sie gleichsam einer militärischen Disziplin unterworfen erscheinen lassen, als Korrelat der schweren Verantwortlichkeit, die der Kapitän nach dem Gesetz allen Interessenten gegenüber übernehmen muß, vorhanden sein.

So gewinnt man — graphisch ausgedrückt — das Bild von zwei konzentrischen Kreisen, in deren gemeinsamem Mittelpunkt der Kapitän als grundsätzlicher Inhaber beider Gewalten steht. Der größere Kreis stellt die Schiffsgewalt dar, die alle Personen an Bord ergreift, ja sich gegebenenfalls sogar weit über den Schiffskörper hinaus erstreckt; der kleinere Kreis umschließt die Disziplinargewalt, der nur die Schiffsmannschaft unterworfen ist.

§ 10.

Die Pflichten, die sich für den Schiffsmann aus der Unterordnung unter die Disziplinargewalt des Kapitäns ergeben, haben in den §§ 84 ff. SeemO. eine eingehende spezielle Regelung erfahren, da Zweifel und Meinungsverschiedenheiten über die Tragweite der disziplinarischen Ahndungsbefugnis des Kapitäns besonders gefährlich werden können.

Die wichtigste Spezialbestimmung in dieser Hinsicht, als allgemeinstes Zeichen der Dienstuntertänigkeit, ist die im § 85 Halbsatz 2 SeemO., nach welcher die Schiffsmannschaft den Vorgesetzten mit Achtung zu begegnen und ihren dienstlichen Befehlen unweigerlich Folge zu leisten hat.

a) Ganz allgemein hat der Schiffsmann zunächst seinem Vor-

gesetzten jederzeit, d. h. also auch gerade außer Dienst mit Achtung zu begegnen.

Sodann ist der Seemann aber nicht nur „zur privatrechtlichen Pflichterfüllung, sondern zu staatsrechtlichem, in seiner Strenge quasimilitärischem Gehorsam“ [1]) verpflichtet. Selbst bei persönlicher Gefahr kann er zur Ausführung der im Dienst erteilten Anordnungen disziplinarisch angehalten werden, ohne daß ihm ein Prüfungsrecht über die Zweckmäßigkeit oder Notwendigkeit derselben zugestanden werden kann.[2])

Unerheblich ist, ob der dienstliche Befehl des Vorgesetzten „zu dem Dienstzweig“ des betreffenden Schiffsmannes gehört. Eine derartige, ausdrücklich hinzugefügte Einschränkung wurde bei der Durchberatung des Gesetzes als mit der Aufrechterhaltung der Schiffsdisziplin nicht vereinbar gestrichen.[3]) Wenn auch meistens jedem Schiffsmann durch den Heuervertrag eine besondere dienstliche Stellung an Bord angewiesen sein wird, so darf doch nicht hinsichtlich der Gehorsamspflicht des Schiffsmannes eine derart strenge Umgrenzung und Trennung der dienstlichen Pflichten vorgenommen werden, daß jeder nur diese und keine andere Arbeit zu leisten hätte.

Aber auch in dem Fall ist dem Schiffsmann kein Prüfungsrecht zuzubilligen, wo zwar an ihn kein Dienstbefehl im technischen Sinne ergeht, aber immerhin ein Befehl, der sich auf dienstliche Angelegenheiten bezieht. Auch dann hat der Schiffsmann dem Befehl des Vorgesetzten zunächst nachzukommen.

Der Schiffsmann hat aber nicht nur den an ihn gerichteten Dienstbefehl oder auf den Dienst bezüglichen Befehl auszuführen, sondern er kann auch nach § 91 Abs. 3 SeemO. vom Schiffsführer zur Beistandleistung herangezogen werden,[4]) damit die Ordnung an Bord aufrechterhalten bleibt und etwaige Widersetzlichkeiten abgewendet oder unterdrückt werden.

---

[1]) Zorn a. a. O. S. 859.

[2]) F. Perels a. a. O. S. 185; L. Perels a. a. O. Anm. 3 zu § 85 S. 44; Entsch. des Hans. OLG. in Straff. v. 30. 9. 1904.

[3]) Stenogr. Ber. von 1900/02 Bd. 3 S. 1928.

[4]) Entsch. des Oberseeamts v. 12. 2. 1895 (Bd. 11 S. 448 ff., 455).

Sollte sich nachher herausstellen, daß der Befehl ein Mißbrauch der Disziplinargewalt war, so würde sich der Kapitän, Schiffsoffizier oder sonstige Vorgesetzte nach § 111 SeemO. zu verantworten haben, der Schiffsmann, über dessen Person, Arbeitskraft und Zeit in so ungehöriger Weise verfügt worden wäre, in der Bestrafung des betreffenden Vorgesetzten seine Genugtuung erblicken dürfen.

Ist ein Schiffsmann in gröblicher Weise gegenüber einem Dienstbefehl eines Vorgesetzten ungehorsam, so ist er nach § 96 Abs. 1 SeemO. mit Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer zu bestrafen. Hohe Freiheitsstrafen stehen auf beharrlichen Ungehorsam (§ 100 SeemO.: Gefängnis bis zu drei Monaten oder Geldstrafe bis zu 300 Mk.), Meuterei (§ 101 SeemO.: Gefängnis bis zu einem Jahre, Rädelsführer bis zu drei Jahren; Abs. 2: bei mildernden Umständen Geldstrafe bis zu 600 Mk., Rädelsführer bis zu einem Jahre), Anstiftung zur Meuterei (§ 102 SeemO.), Widerstand durch Gewalt oder Bedrohung mit Gewalt (§ 104 SeemO.); endlich trifft Zuchthausstrafe bis zu 5 Jahren oder Gefängnisstrafe von gleicher Dauer, die beim Widerstand Gewalttätigkeiten gegen einen Vorgesetzten verüben.

Ganz anders liegt der Fall allerdings, wenn der Kapitän oder ein sonstiger Vorgesetzter dem Schiffsmann gegenüber ein Anliegen privater Natur vorbringt, z. B. er erteilt dem Seemann einen privaten Auftrag. Hier würde für den Schiffsmann keine unbedingte Gehorsamspflicht bestehen; denn der an ihn erteilte private Auftrag kann nicht als Ausfluß der Disziplinargewalt des Vorgesetzten betrachtet werden. Der Kapitän oder sonstige Vorgesetzte wäre in einem solchen Falle nicht in der Lage, den sich weigernden Schiffsmann auf irgendeiner Weise disziplinarisch zur Erfüllung des privaten Auftrages anzuhalten.

Ferner hat der Schiffsmann sich stets nüchtern zu halten und gegen jedermann ein angemessenes und friedfertiges Betragen zu beobachten (§ 85 Abs. 1 SeemO.).

b) Die Verpflichtung zur jederzeitigen Nüchternheit stieß im Reichstage[1]) auf erheblichen Widerstand, weil eine derartige Be-

[1]) Stenogr. Ber. von 1900/02 Bd. 3 S. 1928.

stimmung nicht nur für überflüssig, sondern als den Schiffsmann geradezu verletzend bezeichnet wurde. Trotzdem ist sie in das Gesetz aufgenommen worden, und zwar mit Rücksicht darauf, daß kein Beruf körperlich so zehrt und daher als Äquivalent den Alkohol verlangt wie gerade der des Schiffsmannes. Es ist oftmals die Zuführung von Alkohol für den Seemann nicht bloßes Bedürfnis, sondern Erfordernis. Leicht wird hier jedoch der Schiffsmann der Versuchung, die Grenze des Zuträglichen zu überschreiten, unterliegen. Als Warnung für den Schiffsmann, als Handhabe für den Vorgesetzten, gegen einen trunkenen Schiffsmann disziplinarisch vorgehen zu können, ist daher diese Bestimmung ausdrücklich vom Gesetzgeber aufgenommen worden.

Übrigens lautet die Vorschrift nicht etwa, daß der Schiffsmann sich nur im Schiffsdienst nüchtern zu halten habe, sondern vielmehr stets, d. h. also: der Schiffsmann bringt sich in diesen Zustand der Trunkenheit auf seine Gefahr.

Auf den gleichen Widerstand im Reichstage[1]) stieß die Vorschrift, daß der Schiffsmann gegen jedermann ein angemessenes und friedfertiges Betragen zu beobachten habe. Gleichwohl wurde auch sie von der weit überwiegenden Mehrheit als nützliche Vorschrift angenommen, und zwar aus dem Grunde, weil Reibereien der Schiffsmannschaft an Bord wegen des Fernseins von den heimischen Gerichten besonders gefährlich werden, ja unter Umständen die Schiffsdisziplin, die Autorität der als Vertreter des Heimatsstaates fungierenden Vorgesetzten in Frage stellen können.

c) Nach § 86 SeemO. ist der Schiffsmann ferner verpflichtet, über jede den Schiffsdienst betreffende Angelegenheit wahrheitsgemäß und vollständig Auskunft zu erteilen. Diese Verpflichtung, die um der Sicherheit der Schiffahrt willen im Gesetz ausdrücklich Aufnahme gefunden hat, ist nicht mit der allgemeinen Zeugnispflicht identisch; denn während diese zeitlich unbegrenzt ist, dauert jene nicht länger als die Unterordnung unter die Befehle des Kapitäns überhaupt,[2]) da das Recht des Vor-

[1]) Stenogr. Ber. von 1900/02 Bd. 3 S. 1928.

[2]) Loewe a. a. O. Anm. zu § 86 S. 79; L. Perels a. a. O. Anm. 2 zu § 86 S. 44; Entsch. d. RG. in Zivils. v. 25. 6. 1887 (Seufferts Arch. Bd. 43

gesetzten auf Wahrheit im Schiffsdienst Ausfluß der Disziplinargewalt ist, diese aber mit dem faktischen Aufhören der Leistung von Schiffsdiensten endigt (§ 9).

Da die Pflicht zur Mitwirkung bei etwaigen Verklarungen nach § 42 Abs. 1 SeemO. auch nach beendigtem Heuervertrag besteht, ist sie nicht als Ausfluß der Disziplinargewalt, sondern vielmehr als Teil der allgemeinen Zeugnispflicht anzusehen, die keine zeitlichen Begrenzungen hat. Daher ist die Pflicht des Schiffsmannes zur Mitwirkung bei Verklarungen gesondert zu betrachten (§ 12 b).

d) Weiterhin ist dem Schiffsmann ausdrücklich in § 87 Satz 1 SeemO. verboten worden, ohne Erlaubnis Güter an Bord zu bringen oder bringen zu lassen.

Diese Bestimmung hat eine lange Entwicklung durchgemacht, ehe sie in dieser Fassung eines unbedingten Verbotes in den Gesetzbüchern Eingang gefunden hat.

Nach mittelalterlichem Seerecht stand dem Schiffsmann noch ein Recht auf die sogen. „Führung" (portée) oder Pakotille (Beigepäck) zu.[1]) Für das Mitführen derartiger Handelsartikel wurde vom Schiffseigentümer keine Fracht verlangt, vielmehr wurde dieses Privileg taxiert und dessen Wert bei Auszahlung der verdienten Heuer in Abzug gebracht.

Im Laufe der Jahrhunderte wurde dieses Recht der Schiffsleute immer mehr eingeschränkt. Schon das allgem. Landrecht[2]) verbot den Schiffsleuten ganz allgemein die Mitnahme fremder Waren.

Der code de commerce[3]) folgte mit einer gleichen Bestimmung, die verhindern sollte, daß zum Nachteil des Reeders fremde Waren als Freigepäck mitgenommen würden.

Nr. 51 S. 73), in der nur bezüglich des Schiffsarztes infolge der besonderen Natur seines Dienstverhältnisses eine Fortdauer der Auskunftspflicht auch nach Beendigung der Dienstzeit angenommen wird, soweit ein rechtliches Interesse des Reeders, solche Mitteilung zu verlangen, besteht.

[1]) Goldschmidt, System des Handelsrechts, im Grundriß 1891 § 146 S. 229 f.

[2]) ALR. Teil 2 Titel 8 § 1595: „Ohne Erlaubnis des Schiffers dürfen die Schiffsleute nicht das Geringste an Waren oder Gütern ein- oder ausladen.

[3]) Code de commerce. livre II titre Vact. 251.

So vertritt denn auch die Seemannsordnung diesen Standpunkt in § 87 Satz 1, wodurch allerdings das Recht des Schiffsmannes auf einen für seine Effekten bestimmten, wohlverwahrten Lagerraum nicht berührt wird.

Eine derartige Bestimmung kann als Disziplinarvorschrift naturgemäß nur zwischen Kapitän und Schiffsmann wirksam sein, würde demnach die Rechtsbeständigkeit von Verträgen zwischen dem Schiffsmann und Dritten, auf Grund deren die Mitnahme erfolgt, nicht berühren, soweit nicht etwa § 134 BGB. eingreift.[1]) Durch diese Disziplinarbestimmung soll der Kapitän vor Schäden, die aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter als auch daraus entstehen können, daß das Schiff z. B. der Gefahr der Konfiskation ausgesetzt wird, geschützt werden.

Es wäre jedoch der schnellen Abwicklung des Schiffsverkehrs hinderlich gewesen, wenn das Gesetz eine Kontrolle z. B. in der Art eingeführt hätte, daß jedes einzelne Gepäckstück jedes Schiffsmannes auf seine Eigenschaft als Objekt hohen Zolles, hoher Steuern, als Kriegskonterbandegegenstand usw. zu untersuchen wäre.

Daher blieb dem Gesetzgeber nur die Möglichkeit, die Übertragung dieses Verbotes mit recht empfindlichen Nachteilen zu verbinden. Bestenfalls nämlich, d. h. wenn die Mitnahme der betreffenden Waren im übrigen keinen Anlaß zu irgendwelchen Befürchtungen gibt, hat der dies Verbot übertretende Schiffsmann die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten. Gelingt dem Kapitän der Nachweis eines höheren Schadens, so kann auch dieser in Ansatz gebracht werden. Sollten aber gar die an Bord gebrachten Güter Schiff oder Ladung oder die Gesundheit der an Bord befindlichen Personen gefährden oder sollte auch nur im entferntesten infolge des Verbleibs dieser Güter an Bord das Einschreiten irgendwelcher Behörden z. B. der Zoll-, Steuer- oder Gesundheitsbehörden, bestimmter Organe der Finanzverwaltung, in Kriegszeiten der Kriegsschiffskommandanten usw. zu befürchten

[1]) Entsch. d. Hans. OLG. v. 25. 8. 1893 (HG. 1893 Bbl. S. 279 f. Nr. 155); L. Perels a. a. O. Anm. 2 zu § 87 S. 45.

sein, so befugt das Gesetz im § 87 Abs. 2 der SeemO. den Kapitän, sich der betreffenden Güter einfach durch Überbordwerfen zu entledigen, ohne Rücksicht darauf, ob sie dem betreffenden Schiffsmann oder einem Dritten zu Eigentum gehören. Der Führer des Schiffes befindet sich in einem solchen Fall im Notstand (BGB. § 228). Man kann ihm nicht zumuten, daß er sich z. B. der Gefahr der Aufbringung oder Beschlagnahme aussetzen soll, nur weil eines Schiffsmannes Koje Kriegskonterbande birgt. Das Recht aus § 87 Abs. 2 der SeemO. geht aber insoweit noch über die Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuches hinaus, als das Spezialgesetz von dem Erfordernis der Verhältnismäßigkeit zwischen der drohenden Gefahr und dem anzurichtenden Schaden absieht, vielmehr dem Kapitän schon dann dies weitgehende Recht verleiht, wenn auch nur in irgendeiner Weise eine derartige Gefahr zu besorgen ist.

Außerdem würde sich ein solcher Schiffsmann noch kriminell strafbar machen, da er gegen § 297 StGB. verstößt, der bestimmt, daß „ein Schiffsmann, welcher ohne Vorwissen des Schiffers Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen könnten, mit Geldstrafe bis zu 1500 Mk. oder mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft wird".

Insbesondere ist den Schiffsleuten nach § 88 SeemO. noch das Mitnehmen von Waffen oder Munition, Branntwein oder anderen geistigen Getränken ganz generell, von Tabak und Tabakswaren über den eigenen Bedarf auf der beabsichtigten Reise hinaus verboten. Die Aufnahme dieser Sonderbestimmung geschah aus zwei Gründen. Einmal deckt die Fassung des § 87, der nur von „Gütern" handelt, die Fälle obiger Art nicht nach allen Richtungen hin vollkommen. Sodann empfahl sich diese Spezialvorschrift auch aus praktischen Gründen. Die Mitnahme von Waffen und Munition wurde aus der Erwägung einfach untersagt, weil derartige gefährliche Werkzeuge in den Händen der Schiffsleute, namentlich den eingeborenen Mannschaften in Ostasien gegenüber[1]) der Aufrechterhaltung der Manneszucht zuwider-

[1]) Stenogr. Ber. 1900/02 Bd. 1 S. 53.

laufen würde. Auf diese Weise sollte aber auch dem übermäßigen Genuß von Spirituosen vorgebeugt werden,[1]) endlich der Tabakschmuggelei, einerlei ob sie in Form des Schmuggels mit Rohtabak, Zigarren oder Zigaretten[2]) geschieht, wegen der im Auslande bestehenden strengen Zollgesetze, die für Schiff und Ladung oft die nachträglichsten Folgen gezeitigt haben, ein Ende gemacht werden.

Das Verbot der Mitnahme der in § 88 SeemO. angegebenen Sachen konnte naturgemäß auch wiederum nur in der Weise ergehen, daß die Zuwiderhandlung für den Schiffsmann erhebliche rechtliche Nachteile haben sollte.

Abgesehen von krimineller Ahndung im Falle des § 96 Ziff. 5 SeemO. (gröbliche Verletzung der Dienstpflicht durch Wegbringen eigener oder fremder Sachen von Bord des Schiffes und an Bord bringen oder an Bord bringen lassen von Gütern oder sonstigen Gegenständen ohne Erlaubnis) und der Anwendung der Vorschriften des § 87 auf diesen Fall, kennt das Gesetz als rechtlichen Nachteil einen eigenartigen Fall der Enteignung des Eigentums: es verfallen dem „Schiffe“ ipso jure die verbotswidrig mitgenommenen Gegenstände.

Diese Bestimmung beweist übrigens zweifellos, daß der Kapitän Vertreter des Staates ist; denn stets ist zur Eigentumsentziehung der Ausspruch einer richterlichen oder Verwaltungsbehörde erforderlich. Zwar ist eine besondere Verfügung des Kapitäns zur Eigentumsentziehung nicht notwendig. Er muß jedoch feststellen, daß infolge der Übertretung des Verbotes das Eigentum an den betreffenden Gegenständen auf das „Schiff“ übergegangen ist, d. h. auf den Reeder oder im Fall des § 510 HGB. auf den Ausrüster, die schon mit dem rechtswidrigen an Bord bringen originäres Eigentum mit der Maßgabe erwerben, daß alle bisher an den Gegenständen haftenden Rechte erloschen sind.

[1]) Dieselbe Tendenz haben die besonderen Vorschriften in dem internationalen Vertrage zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See v. 16. 11. 1887 bezw. v. 14. 2. 1893 (RGBl. 1894 S. 427 ff.) und in dem deutschen Ausführungsgesetz v. 4. 3. 1894 (RGBl. S. 151 f.).

[2]) Stenogr. Ber. 1900/02 Bd. 1 S. 53.

Die Bestimmung des § 89 SeemO. kann trotz der Bereicherung für den Reeder oder Ausrüster dann verhängnisvoll werden, wenn die betreffenden Gegenstände selbst der Schmuggelei, Konterbande usw. dienen können. In einem solchen Falle wird dem Kapitän nichts anderes übrig bleiben, als gemäß § 87 Abs. 2 SeemO. zu handeln, d. h. die Güter einfach über Bord zu werfen, da der Verbleib derartiger Gegenstände das Einschreiten einer Behörde zur Folge haben kann.

Jede Maßregel des Kapitäns auf Grund der §§ 87, 88 SeemO. ist baldmöglichst bei Vermeidung einer Strafe in das Schiffstagebuch einzutragen (§§ 88, 114 Ziff. 12 SeemO.).

e) Endlich hat der Schiffsmann nach § 90 SeemO. infolge der Unterordnung unter die Disziplinargewalt des Kapitäns den Eingriff in die an Bord mitgebrachten Sachen mit der Maßgabe zu dulden, daß der Kapitän sie in einstweilige Verwahrung nehmen kann, wenn der Schiffsmann nach den Umständen fluchtverdächtig ist, vorausgesetzt, daß das Schiff im Hafen oder auf Reede liegt.

Dieses Selbsthilferecht des Kapitäns hat sich als notwendig gezeigt, da sich die deutsche Reederei fortwährend darüber zu beklagen hat, daß in gewissen Häfen, vor allem in denen der Vereinigten Staaten von Nordamerika, das Abspenstigmachen von Seeleuten durch sogen. runner unter Billigung der Behörden gewerbs- und gewohnheitsmäßig betrieben wird.[1]) Zugleich ist

---

[1]) Für London, das vor 30 Jahren ebenso berüchtigt war, wie heute noch die Westküste von Nordamerika, ist mit Erfolg vom Kapitän Pitman das sogen. Midgesystem angewandt worden. Pitman fuhr in Begleitung von Beamten mit seinem Dampfer „Midge" den nach London signalisierten Schiffen entgegen, warnt deren Matrosen vor den Heuerbasen und erreichte dadurch, daß die Seeleute fast stets die an Bord der „Midge" befindlichen Beamten ermächtigten, die verdiente Heuer, abzüglich eines Taschengeldes an Angehörige zu senden. Auf diese Weise wurden seit 1878 mehr als 80 Millionen Mark in die Heimat gesandt (Hansa 1903 S. 290f.). Über eine Anwendung dieses Systems an der Westküste von Nordamerika verlautet nichts. Es ist daher im Jahre 1896 vom schwedisch-norwegischen Generalkonsulat in Hamburg der Vorschlag gemacht worden, internationale Schutzmaßregeln zu treffen. Die Anregung ist dankenswert. Was nützen aber internationale Verträge, wenn die Behörden der einzelnen Länder das Desertieren begünstigen? Daß dies der Fall ist, geht daraus hervor, daß z. B. trotz Erlasses eines Gesetzes im Staate Oregon, gerade in diesem Staate das Heuerbasunwesen nach wie vor in

diese Bestimmung auch insofern so besonders praktisch, als ein solcher Schiffsmann, dessen ganzes Vermögen oftmals in seinem Hab und Gut an Bord besteht, lieber den gefaßten Entschluß, zu entweichen, aufgeben, als sein Vermögen missen wird.

§ 11.

Was sodann die Hilfsmittel anlangt, die dem Führer des Seeschiffes zur Aufrechterhaltung seines Ansehens an Bord zu Gebote stehen, so ist der Kapitän grundsätzlich nach § 91 Satz 1 SeemO. berechtigt, zur Durchführung der Schiffsordnung und zur Sicherung der Regelmäßigkeit des Dienstes die geeigneten Maßregeln zu ergreifen bezw. nach Abs. 2 bei einer Widersetzlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorsam alle Mittel anzuwenden, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Einige sehr wirksame Maßnahmen sind allerdings aus übergroßer Rücksichtnahme für den Schiffsmann laut positiver Bestimmung (§ 91 Abs. 1 Satz 2 SeemO.) sowohl als Disziplinarstrafe als auch als Disziplinarzwangsmittel allgemein ausgeschlossen worden.

So darf der Kapitän nicht verhängen: Geldbußen, aus der Erwägung, daß infolge dieser Disziplinarstrafe des Schiffsmannes und gegebenenfalls seiner Familie Nahrungsstand erheblich gefährdet werden könnte; Einsperrung, weiterhin Kostschmälerung von mehr als dreitägiger Dauer und endlich körperliche Züchtigung, die als Ausfluß der Disziplinargewalt auch gegen minderjährige Schiffsleute nicht statthaft ist.

Die Erklärung hierfür ist mit Stoerk a. a. O. S. 220 darin zu suchen, daß die Schiffsmannschaft der deutschen Handelsmarine zum größten Teil aus der langjährigen Schulung des deutschen Heeres- und Marinedienstes hervorgeht, leichtere Zuchtmittel daher zur Aufrechterhaltung der Schiffsdisziplin ausreichen dürften.

Trotz dieser zweifellos richtigen Erwägung sollte aber gerade gegenüber den Schiffsjungen dem Kapitän ein selbständiges Züchtigungsrecht zustehen, da die in jungen Jahren angetretene

---

vollster Blüte steht (Jahrsber. d. Handelsk. zu Hamburg über die Jahre 1896 S. 42, 1902 S. 34, 1903 S. 45).

Seemannslaufbahn oft als Korrektiv gegen mangelhafte Erziehung dienen soll.

Aber die Erwägung, daß die Zulassung der väterlichen Zucht in der Hand eines gewalttätigen Kapitäns leicht „ein Freibrief für Mißhandlung“[1]) werden kann, hat wohl zu diesem strikten Verbot einer Züchtigung kraft der dem Kapitän zustehenden Disziplinargewalt geführt.

Mit anderer juristischer Konstruktion ist allerdings ein, wenn auch nur abgeleitetes, Züchtigungsrecht über den minderjährigen Schiffsmann nicht ausgeschlossen: „Es kann die Erziehungs- oder Aufsichtsgewalt und mit dieser die Handhabung des Züchtigungsrechtes von den Eltern einer anderen Person, sei es unter Einschränkung auf gewisse Fälle oder Züchtigungsmittel, sei es zur Ausübung nach eigenem Ermessen übertragen werden, wozu gerade die Fürsorge für das Kind nicht selten Veranlassung bieten wird. Immer aber findet die rechtliche Möglichkeit einer solchen Übertragung in den sittlichen Pflichten der Eltern ihre Schranke“.[2]) Auf diese Weise, d. h. mittels besonderen Rechtsgeschäfts, nicht etwa infolge stillschweigenden Überganges des Züchtigungsrechtes auf den Vorgesetzten, wäre also auch eine Übertragung des den Eltern kraft ihrer rechtlichen Stellung zustehenden Züchtigungsrechtes auf den Kapitän zulässig.

Niemals aber kann das Züchtigungsrecht Ausfluß der Disziplinargewalt sein.

Abgesehen von diesen generellen Verboten ist der Kapitän in der Wahl der Disziplinarmittel auch noch insofern beschränkt, als er gemäß der im Gesetz vorgenommenen Zweiteilung darauf zu sehen hat, ob es sich nur um eine Verfehlung gegen die Aufrechterhaltung der Schiffsordnung und Sicherung der Regelmäßigkeit des Dienstes oder um den schwereren Fall einer Widersetzlichkeit oder beharrlichen Ungehorsams seitens des Schiffsmannes handelt.

Für die ersteren, weniger schwer zu beurteilenden Fälle kommen als Disziplinarmittel insbesondere die herkömmlichen Erschwe-

---

[1]) Stenogr. Ber. 1900—1902 Bd. 3 S. 1928.

[2]) Entsch. d. RG. in Straff. v. 2. 1. 1900 Bd. 33 S. 33.

rungen des Schiffsdienstes oder auch Schmälerung der Kost, jedoch nicht über drei Tage hinaus, in Betracht. Andere dem Seegebrauch entsprechende Disziplinarstrafmaßregeln sind darum nicht ausgeschlossen. Denn das Gesetz sagt nicht, welche Disziplinarstrafmittel dem Kapitän zustehen, sondern vielmehr nur, welche Disziplinarmaßnahmen er nicht anzuwenden hat. Nur darf sich bei Vermeidung der Strafe aus § 111 SeemO. die betreffende Maßregel nicht als Mißbrauch der Disziplinargewalt herausstellen.

Für die schwereren Fälle von Widersetzlichkeit oder beharrlichem Ungehorsam, in denen sich der Kapitän in Notwehr befindet, reichen diese Disziplinarstrafmittel zur Aufrechterhaltung des Ansehens des Schiffsführers nicht aus. In solchen Fällen befugt das Gesetz den Kapitän, abgesehen von den oben angeführten generellen Verboten, zur Anwendung aller Mittel, die erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Insbesondere ist die körperliche Einwirkung in der Anwendung körperlicher Gewalt, ferner der Fesselung des Schiffsmannes zugelassen. Dies Mittel hat deswegen eine ausdrückliche Aufnahme im Gesetz gefunden, weil die Grenzen zwischen der als Zwangsmittel zugelassenen Anwendung körperlicher Gewalt und der auch in diesem Ausnahmefall unstatthaft bleibenden Bestrafung durch körperliche Züchtigung nicht leicht zu unterscheiden sind.

Man wollte jedoch das ausdrücklich zugestandene Disziplinarmittel bei Durchberatung des Gesetzes einengen, indem es in dem durch die Umstände gebotenen Maße „nur im Falle gefährlicher, das Leben oder die Sicherheit der Besatzung oder des Schiffes gefährdenden Widersetzlichkeit des Schiffsmannes“ [1]) zugelassen werden sollte, um einem etwaigen Mißbrauch dieses Disziplinarmittels vorzubeugen. Die Ausübung dieses Rechtes von einer objektiv gefährlichen Lage abhängig zu machen, erschien jedoch deswegen unhaltbar, weil doch nur der Führer des Seeschiffes allein in der Lage ist, zu beurteilen, ob ein derartiger Fall in concreto gegeben ist. Aus dem Grunde hat man diese Einschränkung fallen lassen. Selbstverständlich ist trotz Nichtaufnahme

[1]) Stenogr. Ber. 1900—1902 Bd. 3 S. 1928.

dieser einengenden Bestimmung die Anwendung körperlicher Gewalt, der Fesselung usw. entsprechend ihrem gesetzlich festgelegten Zwecke nur so lange statthaft, als der Schiffsmann seinen gesetzlichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Denn das Disziplinarmittel ist lediglich zur Brechung des Ungehorsams oder der Widersetzlichkeit gegeben, nicht aber um Willkürlichkeiten an Bord zu erzeugen.

Berücksichtigt man die großen Beschränkungen, die dem deutschen Kapitän in der Wahl der Disziplinarmittel auferlegt worden sind, so kann man nur zu dem Ergebnis gelangen, daß das deutsche Recht[1]) zu milde ist, was auch ziemlich allgemein anerkannt wird.[2])

Es wird das Ideal eines strengen aber gerechten Kapitäns sein, möglichst viele Mittel zur Aufrechterhaltung der Mannszucht zu besitzen, um die Strafe als ultima ratio dem Charakter des betreffenden Schiffsmannes anpassen zu können. Dies wird heute infolge der wenigen zu Gebote stehenden Disziplinarmittel keineswegs erreicht.

Man mag aus dem oben angeführten Grunde von Geldbußen absehen; die Einsperrung aber und vor allen Dingen körperliche Züchtigung[3]) über die minderjährigen Seeleute dürften geeignete

---

[1]) Strenger waren manche älteren Rechte, so: Rolles d'Oléron art. 12 (Engelbrecht, Corpus juris nautici 1794 S. 55); Seerecht von Wisby Art. 24 (Engelbrecht a. a. O. S. 81); Hanseatisches Seerecht von 1591 Titel 1 Art. 26 (Langenbeck, Anmerkungen über das hamburgische Schiff- und Seerecht usw. 1727). Aus neuerer Zeit: Preußisches Seerecht von 1727 Kap. IV Art. 21, 32 (schrankenlose Disziplinargewalt bis zur Aussetzung und Tötung des Schiffsmannes); ALR. Teil 2 Titel 8 § 1604 (mäßige Schläge, achttägiges Gefängnis oder fünf Taler Geldbuße); preuß. Gesetz v. 31. 3. 1841 (fünf Taler, Kostschmälerung, Gefängnis bis zu acht Tagen, Fesselung bis zu drei Tagen, körperliche Züchtigung als ultima ratio). Leider wurde die körperliche Züchtigung als Disziplinarmittel durch § 29 des preuß. Gesetzes v. 26. 3. 1864 beseitigt. Heute gibt das nordamerikanische Recht dem Kapitän noch allgemein ein Züchtigungsrecht (Loosey, Handel und Schiffahrt der Vereinigten Staaten von Nordamerika 1855 S. 7, 22 ff.).

[2]) Seefahrt, Organ des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine 1905 S. 122 ff.

[3]) A. A. Hansa 1872 S. 77, die in der Zulassung körperlicher Züchtigung „eine Blüte des preußischen Korporalstockes" erblickt.

Disziplinarmittel in der Hand des Kapitäns sein. Ebenso dürfte sich die Aufnahme eines Vermerkes über etwaige gerichtliche Bestrafungen in das Seefahrtsbuch empfehlen (§ 7), wenn auch der weitergehende Vorschlag, dem Seemann das Musterbuch überhaupt auf bestimmte Dauer fortzunehmen, als zu rigoros abzulehnen ist.[1])

[1]) Hansa 1905 S. 244 f., wo dieser Vorschlag zur Besserung der Disziplin auf britischen Schiffen gemacht wird.

Vierter Teil.

F.

Im letzten Teil sind noch einige dem öffentlichen Recht angehörende Pflichten und Rechte des Schiffsmannes zu erörtern, die systemlos an verschiedenen Stellen der Seemannsordnung Aufnahme gefunden haben, so daß die Übersichtlichkeit wesentlich erschwert wird.

§ 12.

Als weitere Pflichten des Schiffsmannes, die im öffentlichen Rechte wurzeln, kommen in Betracht: das Verbot der Erhebung einer Klage gegen den Kapitän vor einem ausländischen Gericht, die Pflichten zur Mitwirkung bei Verklarungen und bei Beurkundung von Rechtsakten und endlich die Pflicht, im Fall des § 43 SeemO. die Herabsetzung in Rang und Heuer zu dulden.

a) Aus Gründen der Disziplin ist eine wichtige prozeßrechtliche Bestimmung in die Seemannsordnung aufgenommen worden, die bereits von hohem Alter ist.[1]) Dem Schiffsmann ist nämlich ausdrücklich verboten worden, während der Reise etwaige Streitigkeiten zwischen ihm und dem Kapitän im Rechtswege vor einem fremden Gericht auszutragen oder wie des Gesetz sich im § 129 ausdrückt: „Der Schiffsmann darf den Kapitän vor einem ausländischen Gericht weder strafrechtlich noch zivilrechtlich belangen". Der Ausdruck „vor einem ausländischen Gerichte" darf nicht gepreßt werden. Er ist vielmehr extensiv zu interpretieren: alle rechtsprechenden Organe des Auslandes sind unter „ausländischem Gerichte" zu verstehen. Daher würden

[1]) Zeitschr. f. d. ges. HR. 1882 Bd. 27 S. 401 bes. Anm. 20.

auch ausländische Verwaltungsbehörden, insbesondere fremde Seemannsämter, hierzu zu rechnen sein. Wollte man den Begriff „ausländisches Gericht" enger fassen, so würde die Bestimmung des § 129 SeemO. geringen praktischen Wert haben.

Diese prozessuale Vorschrift ist nicht nur für die Schiffahrt selbst wichtig, sondern auch für die unmittelbar beteiligten Personen, den Kapitän und den Schiffsmann.

Zunächst liegt diese Bestimmung deswegen im Interesse einer prompten Expedition des Schiffes, weil hierdurch unliebsamer Aufenthalt, der die Weiterreise hindern würde, zur Unmöglichkeit gemacht wird. Sodann aber auch ganz besonders im Interesse des Kapitäns, da seine Autorität an Bord untergraben würde, wenn er zu befürchten hätte, wegen Ausübung seiner Gewalt — gerade die Handhabung der Disziplinargewalt würde sonst wahrscheinlich recht häufig Gegenstand des Streites sein — von der Schiffsmannschaft in jedem auswärtigen Hafen belangt zu werden.[1]) Endlich ist aber auch diese Vorschrift für den Schiffsmann selbst von nicht zu unterschätzendem Nutzen; denn er selbst wird das größte Interesse haben, sein Recht vor deutschen Gerichten zu suchen, weil ausländischen Gerichten oftmals die Fähigkeit zur Beurteilung deutscher Verhältnisse fehlen wird.

Es besteht heute ein allgemeines Verbot, den Führer des Seeschiffes zivil- oder strafrechtlich im Auslande zu belangen.

Naturgemäß kann das Einschreiten einer ausländischen strafverfolgenden Behörde von Amts wegen durch diese Bestimmung nicht berührt werden; nur die Möglichkeit der Initiative von seiten des Schiffsmannes sollte in aller Interesse genommen werden.

Damit der Zweck dieser Vorschrift nun aber auch wirklich erreicht würde, begnügte man sich für den Fall der Übertretung nicht mit einer einfachen Schadensersatzpflicht des gegen den § 129 SeemO. fehlenden Schiffsmannes, sondern man drohte für den Übertretungsfall ein Präjudiz äußerst wirksamer Art an, indem man den diese Vorschrift übertretenden Schiffsmann seiner

[1]) Prot. der Kommission zur Beratung eines allgem. HGB. (Lutz 1860 Teil 4 S. 1979).

bis zu dem Zeitpunkt der Übertretung verdienten Heuer für verlustig erklärte.

Sollte trotzdem noch ein Schiffsmann den Weg der Klage vor einem fremden Gericht einschlagen, so würde das betreffende Gericht ihn entweder wegen Unzuständigkeit abweisen, wenn es diese Vorschrift des deutschen Gesetzes respektiert, oder der Prozeß würde durchgeführt werden, und es würde ein ausländisches Urteil ergehen, dessen Vollstreckbarkeit nicht über das eigne Land hinausgehen würde. Denn nach § 722 ZPO. bedarf es für die Zwangsvollstreckung im deutschen Inlande eines weiteren sogen. Vollstreckungsurteils, das aber ein deutsches Gericht nach § 328 Ziff. 1, 4 ZPO. nicht erlassen darf.

Von diesem generellen Verbot gibt es allerdings zwei Ausnahmen. Einmal kann der Schiffsmann einen Streit mit seinem Kapitän dann vor einem nicht deutschen Gericht austragen, wenn gegen letzteren kein Gerichtsstand im Inlande begründet ist. Dieser Fall wird an sich schon nicht allzu häufig sein, noch seltener wird diese Ausnahme dadurch, daß der Reeder fast stets einen inländischen Gerichtsstand besitzen wird. Da nämlich der Kapitän privatrechtlich meist nur als Beauftragter des Reeders tätig sein wird, kann er wegen der sich aus dem Heuervertrage ergebenden Verpflichtungen im Gerichtsstande des Reeders verklagt werden.[1]) Die zweite Ausnahme ist dann gegeben, wenn das Schiff zwangsweise verkauft wird. Alsdann ist nämlich der Schiffsmann nach § 129 Abs. 4 SeemO. befugt, seine Rechte aus dem Heuervertrage ganz allgemein im Auslande geltend zu machen. Man wollte dem Schiffsmann seine Rechte als Schiffsgläubiger nicht beschneiden, was ein Verbot der Klagerhebung auch in diesem Falle bedeutet hätte. Wenn auch der Reeder wegen der Forderungen der Schiffsleute aus dem Heuervertrage persönlich haftet, so wollte man dem Schiffsmann das Schiff als Objekt seiner Befriedigung doch nicht nehmen. Auch die Erwägung spielte mit, daß mit dem Zwangsverkauf meist der Heuervertrag endigt und bei entstehendem Streit das lebhafte Bedürfnis für den Schiffsmann bestehen würde, den Streit nicht nur provisorisch,

[1]) Entsch. d. ROHG. v. 10. 3. 1874 (Bd. 14 S. 43).

sondern definitiv zu erledigen, um einen neuen Heuervertrag eingehen zu können.

Wenn also hiernach — von diesen beiden Ausnahmefällen abgesehen — der Schiffsmann nicht berechtigt ist, im Auslande gegen den Kapitän zu klagen, so hat er doch das Recht, in Fällen, die keinen Aufschub leiden, die vorläufige Entscheidung eines Seemannsamtes nachzusuchen (§ 129 Abs. 2 Satz 1 SeemO.). Die Gelegenheit hierzu darf der Kapitän ohne dringenden Grund nicht versagen (Satz 2). Die Entscheidung des Seemannsamtes ist einstweilen zu befolgen vorbehaltlich der Befugnis, etwaige Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen. Sollte ein Schiffsmann dieser vorläufigen Entscheidung des Seemannsamtes zuwiderhandeln, so würde er sich nach § 107 Ziff. 5 SeemO. strafbar machen (Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder Haft bis zu 14 Tagen). Die getroffene Entscheidung des Seemannsamtes steht einem für vorläufig vollstreckbar erklärten Urteile gleich. Der Erteilung der Vollstreckungsklausel bedarf es nicht. Ist die zuständige Behörde angerufen oder der Rechtsweg beschritten, so findet § 707 ZPO. entsprechende Anwendung (§ 131 SeemO.).

Außerdem bleibt den Schiffsleuten die Befugnis unbenommen, etwaige Klagen bei der Abmusterung vorzubringen.

b) Die Pflicht zum Mitwirken bei der Verklarung fällt deswegen nicht unter den § 86 SeemO. (Pflicht zur Wahrheit im Schiffsdienst), weil die Verpflichtung des § 42 SeemO. Teil der allgemeinen Zeugnispflicht ist, die zeitlich nicht beschränkt ist, vor allem also nicht durch die Beendigung des Heuervertrages aufhört.

Wagner a. a. O. S. 398 verneint dies, indem er sagt, es bestehe kein öffentlichrechtlicher Zwang, um die Ablegung einer Verklarung zu bewirken. Diesen Ausführungen steht jedoch die Bestimmung der allgemeinen Dienstinstruktion zu § 36 des Konsulargesetzes unter Nr. 2 Abs. 8 entgegen, wonach der betreffende Schiffsmann, der die Mitwirkung bei der Verklarung verweigert, durch Verhaftung hierzu angehalten werden kann.[1])

[1]) Zorn, Konsulargesetzgebung des Deutschen Reichs 1901 S. 123.

Als Zeuge kann der Schiffsmann naturgemäß auch zur Eidesleistung herangezogen werden, soweit er eidesfähig ist.[1])

Bestritten ist, ob es sich in diesem Fall um einen Zeugeneid (§ 154 StGB.) oder um einen auferlegten Parteieid (§ 153 StGB.) handelt. Der ersteren Ansicht, die bereits 1889 vom Reichsgericht vertreten wurde,[2]) ist beizustimmen,[3]) und zwar deshalb, weil „die im Gesetze enthaltene Bezeichnung der Tätigkeit der Behörde gegenüber den Personen der Schiffsbesatzung als einer Vernehmung, die Erwähnung des Fragerechtes, die Zulassung von Zwangsmaßregeln zur Herbeiführung der Aussagen und der eidlichen Bestärkung derselben, die Stellung der Schiffsmannschaft bei der Verklarung als die von zu vernehmenden Zeugen erscheinen lassen. — Die Aussage der Schiffsleute bei der Verklarung ist die von privatrechtlich Unbeteiligten über Wahrnehmungen, welche sie ihrerseits bei der Reise gemacht haben, also die von Zeugen; es kann deshalb auch der von ihnen geleistete Eid, mittels dessen sie übrigens auch in der Form des Zeugeneides ihre bei der Verklarung erstattete Aussage bekräftigen, nicht der Gattung des auferlegten, sondern nur der des Zeugeneides beigezählt werden".

c) Nach § 65 Abs. 2 SeemO. in Verb. mit den §§ 61 ff. des Reichspersonenstandsgesetzes v. 6. 2. 1875,[4]) in dessen sechsten Abschnitt die Beurkundung des Personenstandes der auf See befindlichen Personen behandelt wird, kann der Schiffsmann gegebenenfalls zur Beurkundung von Geburten und Sterbefällen an Bord oder zur Mitwirkung, für den Nachlaß eines Verstorbenen zu sorgen, herangezogen werden. Wenn auch in der Regel zunächst in einem solchen Falle die Schiffsoffiziere als Zeugen hinzugezogen werden dürften, sind doch die Schiffsleute nach dem Text des Ge-

---

[1]) Schiffsjungen unter 16 Jahren sind, obwohl sie nach § 393 Ziff. 1 ZPO. keinen Zeugeneid leisten können, von der Mitwirkung bei der Verklarung nicht befreit (L. Perels a. a. O. Anm. 2 zu § 42 S. 23).

[2]) Entsch. d. RG. in Straff. v. 29. 4. 1889 (Bd. 19 S. 218 ff.); Schaps, Deutsches Seerecht 1906 Anm. 2 zu § 525 HGB. S. 178; a. A. Binding, Lehrb. d. deutschen Strafr. (besonderer Teil) Bd. 2 1904 Abs. 1 S. 137 Anm. 3

[3]) A. A. zit. Prot. Teil 4 S. 1835.

[4]) Gesetz über die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschließung v. 6. 2. 1875 (RGBl. S. 23).

setzes durchaus nicht ausgeschlossen; denn die Beurkundung erfolgt in diesen Fällen unter Zuziehung entweder von zwei Schiffsoffizieren oder „anderen glaubhaften Personen".

d) Endlich ist hier als letzte der dem öffentlichen Rechte angehörenden Pflichten des Schiffsmannes die Duldung der Herabsetzung in Rang und Heuer im Falle des § 43 SeemO. zu erwähnen.

Daß diese Pflicht dem öffentlichen Rechte angehört, ist zweifellos. Denn welcher privatrechtliche Vertrag könnte unter gleichzeitiger Bindung des anderen Teils einseitig abgeändert werden?

Ein solcher Vertrag ist nach privatem Recht unmöglich, wohl aber finden sich im öffentlichen Rechte ähnliche Fälle, so z. B. im Militärrecht in Form der sogen. Kapitulationen. Durch diese verpflichtet sich der Kapitulant unter event. Gewährung eines gewissen Ranges und gewisser materieller Vorteile, länger als das Gesetz es verlangt, in Dienst zu bleiben. Jedoch reserviert sich der Staat ausdrücklich oder stillschweigend das Recht, die kapitulierende Person nicht etwa nur zu befördern, sondern auch gegebenenfalls im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu degradieren, ohne daß der degradierte Kapitulant infolge der Degradation seiner vertraglich übernommenen Verpflichtungen entbunden wäre.

Dieses eigenartige, dem Kapitän schon seit alter Zeit[1]) zustehende Mittel beruht auf dem Gedanken, daß nach Antritt der Reise der gänzlich unfähige Schiffsmann oder der, welcher für die angenommene Stelle nicht Genügendes leistet, nicht mehr entlassen werden kann.[2]) Denn die Aussetzung in einem ausländischen Hafen ist, wie noch in **§ 13 b** zu erörtern sein wird, ausdrücklich vom Gesetz verboten worden.

Gegen einen Schiffsmann, der etwas nicht kann, ist auch nicht eben wegen seines Nichtkönnens ein disziplinarisches Vorgehen möglich. Eine derartige Handhabung der Disziplinargewalt

[1]) Smits, De albo nautarum, Lugduni Batavorum 1851 S. 40—44; ferner die älteren deutschen SeemO.: Bremen 1852 Art. 5, Lübeck 1853 Art. 6 (1824 § 8), Hamburg 1854 Art. 6.

[2]) Entsch. d. Oberseeamts v. 6. 10. 1897 (Bd. 12 S. 570).

würde sich zweifellos als ein nach § 111 SeemO. zu verurteilender Mißbrauch darstellen.

Daß das Gesetz im § 43 Abs. 2, 3 diese Bestimmung, die für den Schiffsmann und dessen späteres Fortkommen von einschneidendster Bedeutung werden kann, an gewisse erschwerende Formalien knüpft, ist eben wegen der Tragweite dieser Vorschrift verständlich. So hat der Kapitän persönlich die Eintragung der getroffenen Anordnung und der die Anordnung begründenden Tatsachen, sobald tunlich, in das Schiffstagebuch zu besorgen. Dieser Vermerk ist für die materielle Seite der Verfügung, die Verringerung der Heuer, von konstitutiver Wirkung. Dem Schiffsmann ist ferner die Eintragung vorzulesen und sodann ein Vermerk in das Tagebuch einzuschreiben, daß und wann dies geschehen ist; ja gegebenenfalls ist dem Schiffsmann sogar eine vom Kapitän unterzeichnete Abschrift der Eintragung auszuhändigen.

Fühlt ein Schiffsmann sich aus diesem Grunde beschwert, so steht ihm nach Abs. 4 des § 43 SeemO. der Rekurs an das Seemannsamt offen. Ja der Schiffsmann kann sogar erfolgreich eine Schadensersatzklage gegen den Kapitän anstrengen, wenn dieser ihn wegen mangelnder Tüchtigkeit zu Unrecht entlassen haben sollte.[1])

Hiermit sind die öffentlichrechtlichen Pflichten des Schiffsmannes wiedergegeben.

Auffallend hierbei ist, daß die Pflichten aus den §§ 42, 43 und 65 SeemO., die in der Sphäre des öffentlichen Rechts liegen, im Abschn. 3, der unter dem Titel „Vertragsverhältnis" die privatrechtliche Seite zu berücksichtigen hat, Aufnahme gefunden haben. Es hätten diese drei Verpflichtungen aus logischen Gründen im Abschn. 1 unter den „einleitenden Vorschriften" oder im Abschn. 6 unter den „allgemeinen Vorschriften" aufgeführt werden müssen. In den „Vertragsverhältnis" betitelten Abschnitt gehören sie nicht.

§ 13.

Nunmehr sind nur noch einige Befugnisse des Schiffsmannes öffentlichrechtlicher Art zu erörtern, um auch den Kreis der Rechte

[1]) Entsch. d. Hans. OLG. v. 14. 7. 1882 (Hans. GZ. 1882 S. 154 ff.).

der Seeleute zu schließen. Es sind dies das Recht auf Aushang gewisser Schriftstücke, das Recht auf Mitnahme und endlich die sehr wichtigen Beschwerderechte des Schiffsmannes.

a) Damit die Schiffsleute über ihre Rechtsstellung besser unterrichtet sind, haben sie die Befugnis, zu verlangen, daß die für sie maßgebenden Spezialgesetze und ein Verzeichnis der Vorgesetzten ihnen stets zur Verfügung stehen.

1. Dieses Recht besteht für viele Kategorien von Arbeitern. So hat z. B. in jeder Fabrik die Arbeitsordnung auszuliegen, nach der sich der ganze Betrieb richtet, und so haben eben auch im Volkslogis nach § 133 SeemO. zur jederzeitigen Einsicht auszuliegen: 1. Die Seemannsordnung; 2. die für das Schiff über Kost und Logis geltenden Vorschriften (§ 56 SeemO.); 3. eine amtliche Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung (§ 7 SeemO.) und endlich 4. eine Abschrift der in der Musterrolle enthaltenen Bestimmungen des Heuervertrages einschließlich aller Nebenbestimmungen,[1]) wie dies für die britischen Kauffahrteischiffe schon seit einer Reihe von Jahren vorgeschrieben ist,[2]) um den auf Besitz schriftlicher Abmachungen gerichteten Wünschen der Beteiligten, soweit tunlich, nachzukommen. Nicht aber hat das Gesetz dem Wunsche der Seeleute entsprochen, die wichtigeren Bestimmungen der von der Seeberufsgenossenschaft erlassenen Unfallverhütungsvorschriften zur Einsicht auszulegen. Der Grund hierfür war, daß der Seeberufsgenossenschaft selbst überlassen bleiben sollte, eine zweckentsprechende Auswahl zu treffen, da sie hierzu am besten imstande sei. Endlich wurde auch — entgegen der Mehrzahl der ausländischen Seegesetzgebungen — davon abgesehen, zu bestimmen, daß ein Exemplar eines Handelsgesetzbuches auszuliegen habe.

Zwar sind ja die meisten Gesetzestexte, wie im § 3 erörtert wurde, dem Schiffsmann bereits mit Ausfertigung des Seefahrtsbuches zu übergeben. Da dies jedoch während der Dauer des

---

[1]) Hierzu kommt noch ein Abdruck des Gesetzes betr. die Stellenvermittlung der Schiffsleute v. 2. 6. 1902 nach §§ 9, 10 Ziff. 4 dess. Ges. (RGBl. S. 215).

[2]) Merchant Shipping Act von 1894 sect. 120.

Heuervertrages nach § 16 Abs. 2 SeemO. vom Kapitän verwahrt wird, würde der Zweck dieser Vorschrift gleichwohl vereitelt werden.

Der Vorschrift des § 133 SeemO. ist der Schiffsführer naturgemäß nicht schon dann nachgekommen, wenn er einmal das Gesetzesmaterial vollständig beschafft hat. Er hat sich vielmehr von dem jeweiligen Stande der Gesetzgebung zu unterrichten; denn in einer Unvollständigkeit der Abdrücke und Schriftstücke liegt bereits ein Verstoß gegen § 133 SeemO., der nach § 114 Ziff. 16 mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder mit Haft zu ahnden wäre. Auch wenn die Gesetzsammlung durch das Verschulden irgendeiner Person an Bord unvollständig würde, hätte der Kapitän nach dem Wortlaut des Gesetzes aufzukommen, allerdings unter Zubilligung eines Regreßanspruches gegen die schuldige Person.

Für die Vollständigkeit dieser Gesetzsammlung wird der Kapitän schon deswegen sorgen, weil dieser Paragraph gegebenenfalls als wirksames Mittel zur Aufrechterhaltung seiner eigenen Autorität an Bord dienen kann. Aber auch im größten Interesse des Schiffsmannes liegt die Bestimmung des § 133: er kann sich jederzeit bis ins einzelne über seine rechtliche Stellung unterrichten.

2. Ein ähnliches Recht verleiht den Schiffsleuten § 3 Abs. 4 SeemO., nach welchem die außer den Schiffsoffizieren in den einzelnen Dienstzweigen als Vorgesetzte geltenden Schiffsleute der Schiffsmannschaft vom Kapitän bei Vermeidung der Strafe aus § 114 Ziff. 1 SeemO. (Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder Haft) durch Aushang bekanntzugeben sind.

Der Kapitän und die Schiffsoffiziere sind der Schiffsmannschaft naturgemäß bekannt, weniger aber die nur „in den einzelnen Dienstzweigen" angestellten Unteroffiziere, die ohne Befähigungsnachweis je nach Bedürfnis recht häufig wechseln können. Um nun Klarheit darüber zu haben, wer Vorgesetzter des Schiffsmannes an Bord ist, fand diese Bestimmung ausdrücklich im Gesetz Aufnahme.

b) Ferner besteht nach § 83 SeemO. in Verbindung mit dem

Heimschaffungsgesetz v. 2. 6. 1902 eine im öffentlichen Recht[1]) begründete Befugnis auf Mitnahme.

Diese Wohlfahrtseinrichtung entstand zur Zeit der französischen Revolution in Form des „repatriement“,[2]) wurde dann im Jahre 1832 in Preußen zum Gesetz erhoben[3]) und 1902 reichsgesetzlich festgelegt.[4])

Es ist heute das sogen. Abandonnieren eines Schiffsmannes irgendeiner Nation, d. h. das Zurücklassen im Auslande ohne Genehmigung eines Seemannsamtes, bei Vermeidung der Strafe aus § 113 Ziff. 4 SeemO. (Geldstrafe bis zu 300 Mk., Haft oder Gefängnis bis zu drei Monaten) verboten.

Nur dann darf ein Schiffsmann ohne Genehmigung eines Seemannsamtes im Ausland zurückgelassen werden, wenn er mit der Zurücklassung einverstanden ist, sich kein Seemannsamt am Platze befindet und sich auch die Genehmigung eines anderen Seemannsamtes ohne Verzögerung der Reise nicht einholen läßt (§ 83 Abs. 2 SeemO.). Um aber in diesem Falle Mißbräuchen entgegenzutreten, bleibt der Reeder für die aus einer etwaigen Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmannes während der nächsten drei Monate erwachsenden Kosten haftbar.[5])

Ferner dürfte im Fall eines Notstandes — z. B. ist die sofortige Ausschiffung aus Gesundheitsrücksichten für die übrige Schiffsbesatzung geboten — dem Kapitän die Befugnis zugestanden werden, den betreffenden Schiffsmann auch ohne Anrufen eines Seemannsamtes im Auslande ohne weiteres zurückzulassen, ohne sich strafbar zu machen; denn ein derartiger Notstand ist Strafausschließungsgrund.

Abgesehen von diesen Fällen muß aber die Genehmigung

---

[1]) Entsch. d. RG. in Zivils. v. 19. 3. 1898 Bd. 41 S. 61.

[2]) Gesetz vom 8. Germinal au XII; heute: décret relatif au repatriement et aux conduites de retour des gens de mer v. 22. 9. 1891.

[3]) Verordnung v. 5. 10. 1833 zugunsten der infolge von Strandungen oder Schiffbrüchen, von Aufbringung durch feindliche Kaper oder Seeräuber oder aus anderer Veranlassung in einem hilflosen Zustand sich befindenden Seemänner.

[4]) Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute v. 2. 6. 1902 (RGBl. S. 212).

[5]) Heimschaffungsgesetz § 7 Abs. 2.

des Seemannsamtes vorliegen, die entweder in unbedingter oder in bedingter Form erfolgt, derart, daß der Kapitän gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leisten muß.

Diese Bedingung kann das Seemannsamt sogar dann an die Zurücklassung knüpfen, wenn der Schiffsmann wegen eines in seiner Person liegenden Grundes, z. B. nach § 70 SeemO., entlassen wird, wo also an sich der Reeder zur Tragung von Verpflegungs- und Heilbehandlungskosten nicht verpflichtet ist (§ 62 SeemO.).[1] Diese Vorschrift einer allgemeinen Verpflichtung zur Sicherheitsleistung gegen Hilfsbedürftigkeit wird in Reedereikreisen mit Recht als sehr hart empfunden.

Zwar soll der Staat dem Kapitän und dem durch ihn vertretenen Reeder die Folgen der Anmusterung ungeeigneter Personen nicht abnehmen; denn die Öffentlichkeit auch noch mit dieser Fürsorge zu belasten, wäre bei der wahrscheinlich oftmals auf seiten des Kapitäns oder Reeders vorliegenden culpa in eligendo durchaus nicht zu billigen. Aber der Schiffsmann selbst sollte in den Fällen, wo er wegen eines in seiner Person liegenden Grundes entlassen worden ist, mit zur Aufbringung der Kautionssumme herangezogen werden. Dadurch nämlich, daß die Reeder schlechthin zur Sicherheitsleistung für die Dauer von drei Monaten verpflichtet werden können, wird den Seeleuten der Ansporn genommen, sich event. in anderen Häfen um einen Dienst zu bemühen, und ihrer Neigung Vorschub geleistet, den ihnen ausgezahlten Lohn schnell zu vergeuden und dann weiter auf Kosten des Reeders zu leben.[2]

Um diesem Übel zu steuern, wäre es daher „nur gerecht und zweckmäßig, wenn den Konsuln die Befugnis beigelegt würde, auch von den Seeleuten aus dem ihnen ausbezahlten Lohne eine Sicherheit gegen Hilfsbedürftigkeit zu verlangen".

Es würde daher die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in die Seemannsordnung zu befürworten sein.

---

[1] Hansa 1879 S. 139.

[2] Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1906 S. 52 f.

c) Endlich gehören in diesen Zusammenhang die für den Schiffsmann so wichtigen Beschwerderechte der §§ 58, 99 SeemO. wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes, Mängel des Proviants oder wegen ungebührlichen Betragens der Vorgesetzten oder anderer Mitglieder der Schiffsmannschaft.

Die rechtliche Natur dieser Beschwerderechte, auf die nach der Vorgeschichte des heutigen § 58 SeemO. einzugehen sein wird, ist allerdings bestritten. Aus der Tendenz der Seemannsordnung, dem Zweck und der Fassung dieses Paragraphen ist jedoch zu schließen, daß diese Befugnisse im öffentlichen Rechte begründet sind.

1. Der heutige § 58 SeemO. gewährt der Schiffsmannschaft das sogen. formelle Beschwerderecht unter der Voraussetzung, daß nicht weniger als drei Schiffsleute bei einem Seemannsamt sich darüber beschweren, daß das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist, oder daß die Vorräte, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind.

Da dieser Paragraph eine große Vorgeschichte hat, ist hierauf zunächst kurz einzugehen.

Als die Reichstagskommission im Jahre 1872 im damaligen § 47 im wesentlichen den Wortlaut des heutigen § 58 in den Entwurf der alten Seemannsordnung einfügte, wurde er nicht nur von Männern des praktischen Lebens, sondern auch von Autoritäten der Wissenschaft auf das heftigste angefeindet, da er die Schiffsdisziplin in Frage stellen, Reeder und Kapitän skrupellosen Schikanen seitens der Schiffsmannschaft preisgeben würde.

Die meisten Gegner dieses Paragraphen vertraten damals „ausschließlich den Standpunkt des pekuniären Interesses der Reederei, ohne sich zu sagen, daß diesen Interessen ein viel höheres Interesse — das von Leben und Gesundheit der Schiffsmannschaft — gegenüberstand".[1])

Sodann war dieser Protest aber auch insofern geradezu unverständlich, weil eine Bestimmung mit Gesetzeskraft ausgestattet werden sollte, die gewohnheitsrechtlich bereits an manchen Orten

[1]) Hansa 1872 S. 152.

festen Fuß gefaßt hatte,[1]) so daß die Aufnahme im Gesetz nur als fast selbstverständlich erscheinendes Schlußglied einer langen Entwicklungskette hätte erscheinen dürfen.[2])

Trotz des Protestes wurde damals die Befugnis der Schiffsleute, in gewissem Umfange über Schiff und Proviant Aufsicht führen zu dürfen, zum Gesetz erhoben. Mißbrauch seitens der Seeleute ist dank der Strafbestimmung des § 94 der alten SeemO.[3]) soweit bekannt geworden, nicht getrieben, auch hat diese Bestimmung keineswegs zur Untergrabung der Disziplin auf den deutschen Schiffen geführt; infolgedessen wurde die Aufrechterhaltung dieses Beschwerderechts in der neuen Seemannsordnung nicht beanstandet.

Wie damals lebhafter Streit darüber herrschte, ob das Beschwerderecht dem Seemann überhaupt gesetzlich zuzubilligen sei, so besteht heute noch eine Kontroverse über die rechtliche Natur dieses damals zugestandenen Rechtsbehelfes. Während nämlich die eine Ansicht dahin geht, in der Befugnis des § 58 lediglich ein privates Recht zu sehen,[4]) wird von anderer Seite behauptet, daß die Bestimmung des § 58 dem öffentlichen Recht angehöre.[5])

---

[1]) Gewohnheitsrechtlich galt diese Bestimmung besonders in den Hansestädten; z. B. Entsch. der Schifferalten in Hamburg v. 10. 2. 1865 (Hamb. GZ. 1865 Hbl. S. 164). Die Führung in dieser Hinsicht hatte aber das demokratische Amerika, das dieses Recht der Schiffsmannschaft bereits seit Ende des 18. Jahrhunderts kennt (Acts von 1790 c. 56 s. 3, 1840 c. 48 s. 12—14; jetzt Rev. Stats 4556 ff.). Später fand diese Bestimmung auch Aufnahme im englischen Rechte: Merchant Shipping Act von 1854 17, 18 vict. c. 104 s. 221, von 1871 34, 35 vict. c. 119 s. 7; ähnlich auch Italien: codice della marina mercantile v. 25. 6. 1865 Art. 96.

[2]) z. B. Gutachten des Kollegiums der Schifferalten in Hamburg v. 17. 9. 1872 S. 24 ff.

[3]) § 84 der alten SeemO.: „Wer wider besseres Wissen eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamt vorbringt und auf Grund dieser Behauptungen eine Untersuchung veranlaßt, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten bestraft. Wer leichtfertig . . . wird mit Geldstrafe bis zu 100 Talern bestraft (= § 108 SeemO.).

[4]) Wagner a. a. O. S. 443 ff.; Lewis-Boyens a. a. O. S. 455.

[5]) Loewe a. a. O. Anm. 3 zu § 58 S. 55; Schaps a. a. O. S. 817 Anm. 6; Ritter, Öffentlichrechtliche Pflichten des Schiffers vor Antritt der Reise usw. 1894 S. 95 ff.

Erblickt man im § 58 ein lediglich dem Privatrecht angehörendes Recht, so muß daraus gefolgert werden, daß das seemannsamtliche Verfahren einzustellen ist, wenn die Beschwerdeführer ihre Beschwerde zurücknehmen oder mit voller Entschädigung bezw. bis auf zwei entlassen werden. Hierdurch würde einfach den Schiffsleuten, die die Absicht hätten, sich zu beschweren, dieser Weg abgeschnitten werden können, da sie zur Erhebung der Beschwerde infolge der Abmusterung oder des Herabsinkens unter drei Schiffsleute nicht mehr legitimiert wären. Diese Konsequenz wird auch von den Vertretern dieser Ansicht mehr oder weniger scharf gezogen.[1])

Zunächst ist dieser Ansicht ein sachlicher Fehler entgegenzuhalten. Der Kapitän ist nach dem Gesetz gar nicht in der Lage, etwa ihm lästig erscheinende Schiffsleute einseitig zu kündigen. Hierzu ist er nur bei Mangel der erforderlichen moralischen oder technischen Qualifikationen der Seeleute befugt. Vielmehr ist der Schiffsführer, wie im **§ 8** erörtert wurde, gezwungen, die Beendigung des Dienstverhältnisses als sogen. Abmusterung vor einer Behörde zu verlautbaren (§ 18 SeemO.), bei welcher Gelegenheit die Schiffsleute von ihrem Beschwerderecht schon Gebrauch machen werden.

Außerdem sprechen aber noch die Tendenz der Seemannsordnung, Fassung und Zweck dieses Paragraphen gegen obige Ansicht. Wäre das im § 58 SeemO. aufgestellte Recht nur ein Privatrecht, so würde dies gesetzlich gewährleistete Recht zum

---

[1]) Am weitesten geht Wagner a. a. O. S. 445 Anm. 31, der das Mittel der Abmusterung bis auf zwei Schiffsleute in allem Ernst verteidigt, noch dazu ohne Beweise behauptet, daß es häufig angewandt würde. Das Gegenteil ist der Fall; denn die seeamtlichen Entscheidungen behandeln entweder nur solche Fälle, wo nach stattgehabter Untersuchung sich entweder tatsächlich die Seeuntüchtigkeit des Schiffes ergeben hat und demzufolge Verurteilung desselben eingetreten ist (z. B. Entsch. des Seeamts Flensburg v. 27. 10. 1888 und des Oberseeamts v. 12. 3 1899 Bd. 8. S. 586 ff.), oder wo ebenfalls nach vorgenommener Besichtigung und mit Zustimmung der die Fortsetzung der Reise verweigernden Mannschaft selbst, die Abmusterung derselben stattgefunden hat (z. B. Entsch. des Seeamts Hamburg v. 2. 6. 1883 Bd. 5 S. 34 ff.); nicht so weit gehen Lewis-Boyens a. a. O. S. 455, die das Beschwerderecht nur für den Fall umgangen wissen wollen, daß die Schiffsleute mit voller Entschädigung abgemustert werden.

Schaden der Seeleute durch obige Mittel umgangen werden können. Daß eine derartige Auslegung aber der Tendenz der Seemannsordnung widerspricht, die vor allen Dingen Arbeiterschutzgesetz sein will, ist ersichtlich. Ferner spricht die Fassung des § 58 für die öffentlichrechtliche Natur der Beschwerde; denn wäre das Recht lediglich ein Privatrecht, so hätte hinsichtlich des Proviants die Bestimmung des § 74 Ziff. 1 SeemO. genügt und hinsichtlich der Seetüchtigkeit hätte eine ähnliche Vorschrift in das Gesetz aufgenommen werden können.

Endlich steht auch der Zweck dieser Bestimmung der gegnerischen Ansicht entgegen. Die Beschwerderechte entsprangen dem Gedanken, dem Schiffsmann unmittelbare Schutzmittel gegen die ihn infolge der Anmusterung beherrschende Schiffsgewalt des Kapitäns an die Hand zu geben. Da nun die Schiffsgewalt, wie in **§ 9** nachgewiesen wurde, im öffentlichen Recht begründet ist, muß notwendig auch das als Verteidigungsmittel gegen diese Gewalt gedachte Beschwerderecht im öffentlichen Rechte wurzeln.

Diese Ausführungen mögen zum Beweis dafür dienen, daß die Beschwerdebefugnis des § 58 im öffentlichen Recht begründet sei. Bei dieser Charakterisierung muß dann die Konsequenz gezogen werden, daß die Beschwerde, ähnlich wie der Strafantrag, das Verfahren lediglich einleiten soll, daß es dann aber, sobald dieser Schritt getan ist, von Amts wegen durchgeführt wird, d. h. ohne Rücksicht darauf, ob die Beschwerdeführer weiterhin wollen. Es ist sogar anzunehmen, daß das Einschreiten von Amts wegen nicht einmal darin seine Schranken findet, daß die im § 58 erwähnten Voraussetzungen der Untersuchung vorliegen müssen, so daß das Seemannsamt nicht vorzugehen berechtigt wäre, wenn weniger als drei Schiffsleute sich beschweren; vielmehr will § 58 SeemO. nur bestimmen, wann das Amt die Untersuchung einleiten *muß*.

2. Zuletzt ist das erst durch die neue Seemannsordnung geschaffene Beschwerderecht des einzelnen Schiffsmannes gegenüber dem Kapitän zu erwähnen (§ 99 SeemO.).

Die Absicht bei Gewährung dieser allgemeinen Beschwerdebefugnis war einmal, jedes einzelnen Schiffsmannes Mißtrauen in die Seetüchtigkeit des Schiffes bezw. in die Beschaffenheit oder

Menge des Proviants wenigstens aktenkundig zu machen. Sodann ist aber auch dieser Paragraph als wirksames Korrektiv gegen die im § 85 Abs. 2 SeemO. aufgestellte unbedingte Gehorsamspflicht des Schiffsmannes gedacht. Ohne sich einer Insubordination schuldig zu machen, kann der sich bedrückt fühlende Schiffsmann auf diesem Wege eine Beschwerde über ungebührliches Betragen seiner Vorgesetzten, auch des Kapitäns selbst, oder anderer Mitglieder der Schiffsmannschaft vorbringen.

In diesen Fällen des § 99 SeemO. hat der betreffende Schiffsmann sich an den Kapitän zu wenden, der die Beschwerde mit genauer Angabe des Sachverhalts in das Schiffstagebuch einzutragen hat, widrigenfalls letzterer sich nach § 114 Ziff. 12 SeemO. strafbar macht. Im Gesetz steht, daß die Eintragung durch den Kapitän vorzunehmen ist, d. h. der Schiffsführer hat die Beschwerde selbst schriftlich einzutragen, kann sich also in Ausübung dieser Tätigkeit nicht, wie es sonst wohl infolge der an Bord herrschenden Schiffshierarchie möglich ist, vertreten lassen. Offenbar war des Gesetzgebers Ansicht, daß beim Kapitän, der als Schiffsherr über den Parteien stehen soll, im Streitfall die größte Objektivität vorausgesetzt werden dürfte. Aus dem Grunde wurden die wichtigeren Eintragungen dem Kapitän persönlich zugewiesen, um nicht zu sagen aufgebürdet. Um jegliche Unklarheiten über die stattgehabte Ausübung des Beschwerderechts zu verhindern, ist endlich dem Beschwerdeführer auf Verlangen eine Abschrift der Eintragung auszuhändigen.

Gegen Mißbrauch dieses gegenüber dem Kapitän ausgeübten Beschwerderechts aus § 99 SeemO. schützt die Strafbestimmung des § 107 Ziff. 4 SeemO., die mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen droht.

Der sozialpolitische Zug in der neuen Seemannsordnung, die Erweiterung der Rechte der Seeleute, ist das charakteristischste Merkmal gegenüber der alten Seemannsordnung.

In dieser Beziehung scheint die Grenze in der neuen Kodifikation bisweilen zugunsten der Seeleute überschritten zu sein.

Einerseits nämlich bedürfen die gesetzlich erlaubten Disziplinarmittel einer Erweiterung und andererseits die allein den

Reedern aufgebürdete Verpflichtung, gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherheit zu leisten, einer Einschränkung, indem die Schiffsleute, jedenfalls dann, wenn sie aus einem in ihrer Person liegenden Grunde entlassen sind, selbst mit zur Aufbringung der erforderlichen Summe herangezogen werden müßten.

Trotzdem kann man nicht sagen, daß die neue Seemannsordnung eine gegen die deutsche Reederei gerichtete Tendenz habe.

Noch weniger allerdings läßt sich der Standpunkt vertreten, als sei im neuen Gesetz den Interessen der Schiffsleute nicht genügend Rechnung getragen worden. Ein oberflächlicher Vergleich z. B. mit den englischen und norwegischen Seegesetzen zeigt, daß Deutschland durch die neue Seemannsordnung in sozialpolitischer Hinsicht die führende Stellung einnimmt.

Trotz alledem darf die neue Seemannsordnung betrachtet werden: als reifer Abschluß einer langen Periode sich umbildender Gedanken und Anschauungen, die seit der Entstehung des Deutschen Reiches unaufhaltsam vorwärts drang, jetzt aber doch einen gewissen Stillstand erreicht haben dürfte.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.